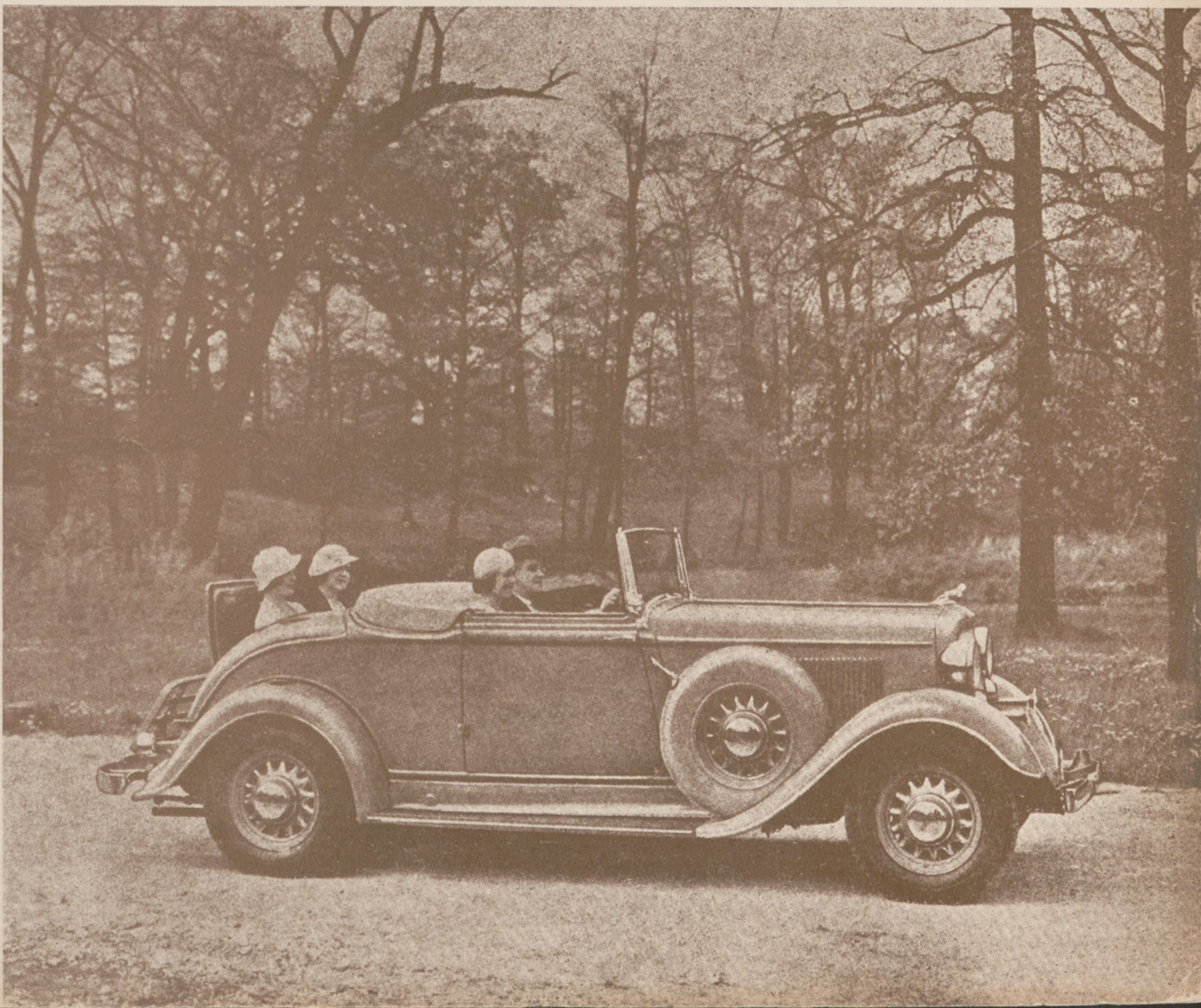
TURYSTA i AUTO

cena **60 gr.**

Rok I. Nr. 3. Dnia 15 listopada 1933 r.



NA JESIENNEJ WYCIECZCE

TURYSTA i AUTO

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

PISMO MIESIĘCZNE ILUSTROWANE

Pod redakcją K. M. Kałczyńskiego. Kier. Administr. Stefan Kulesza

Redakcja i Administracja: Warszawa, Kredytowa 5. Telefon 203-45.

Warunki prenum.: rocznie Zł. 6.50, półroczn. 3.50, kwart. 1.80

Ceny ogłoszeń: za całą stronę okładki lub w tekście zł. 700, za 1/2 strony 360, za 1/4 zł. 180, za 1/8 zł. 90, za 1/16 zł. 45.

NR. 3. WARSZAWA, DNIA 15 LISTOPADA 1933 R. ROK I.

JURC

NASZE SEZONY TURYSTYCZNE

Przypatrując się od kilku lat rozrostowi naszej turystyki, można łatwo się przekonać, że w czasie lata przypada największa ilość wyjazdów z miast, najliczniejsza frekwencja w ośrodkach turystycznych i najwięcej liczny przyjazd cudzoziemców. Stanowi to wykładnik, że miesiące od czerwca do końca sierpnia, nazywa się głównym sezonem turystycznym. Nie może to jednak oznaczać, że Polska nie posiada warunków do ożywienia ruchu turystycznego i w pozostałych porach roku. Mówi się nieco o sezonie zimowym, łącząc go stale, niewiadomo dlaczego, z nazwą trzech, czterech, znanych zresztą powszechnie miejscowości. Jesień, ową „złotą polską jesień" i wiosnę traktujemy dotąd po macoszemu. O wypuklenie ich piękna, pokazanie jej szerszym warstwom społeczeństwa i zagranicy nie dbaliśmy, przez to samo nie było dążenia do spopularyzowania ruchu w tych swoistych w swej krasie miesiącach.

Turystyka, łącząc w sobie idealnie pożytek i przyjemność, musi być uważana przez nas wszystkich za przodującą w planie wypełnienia każdego dnia czy okresu wolnego od zajęć codziennych. Tembardziej, że w wielu przypadkach przemawia za nią i strona materjalna. Porównanie wydatków w miejscu stałego pobytu z wydatkami turysty.

Od wielu lat wewnętrzny ruch turystyczny wykazuje poważną zwyżkę. Społeczeństwo przyjęło życzliwie propagowane ośrodki i imprezy. Jeżeli jednak nie umożliwimy uprawiania turystyki we wszystkich porach roku, to usiłowania zwiększenia ruchu okażą się bezowocne.

W żegludze morskiej istnieją trzy określenia rodzaju żeglugi: przylądowa, mała i wielka. W turystyce są również trzy rodzaje określenia ruchu:

week end'owy. Mała odległość od miejsca zamieszkania, mała ilość dni,

okolicznościowy, większa odległość na nieco dłuższy okres czasu,

wielki (urlopowy). Odległość znaczniejsza od owych poprzednich, większa ilość czasu.

Te trzy rodzaje ruchu turystycznego są jednakowo ważne dla istoty sprawy i zupełnie równe ich traktowanie przez powołanych do organizacji naszej turystyki, jest koniecznością bezwzględną. Obniżając wartość jednego obniżamy temsamem pozostałe. Przewyższając znaczenie jednego obniżamy dwa inne. Równowaga w propagandzie, ulgach, urządzeniach, cenach, stosowana dla każdego z tych trzech rodzajów ruchu, planowość działania dyktowana kalkulacją i sondowaniem, jednakowy nakład pracy i pieniędzy—oto czynniki zwiastujące powodzenie. Polacy są podatnym materjałem do krzewienia turystyki. Trzeba jednak podniety i zachęcenia jeśli chodzi o rzeczy nowe. Co może zachęcić? Tło, temat, opis i ilustracja. Podnieci cena. Przekona przebieg, wyniesione wrażenia i sprawna organizacja. Przy naszem zwyczaju dzielenia się z otoczeniem nowinami, przy tej obrazowości opowiadania przeżyć i dążności do powodowania naśladownictwa, jaką posiada prawie każdy z nas, słusznem jest twierdzenie, że każdy zadowolony turysta jest najlepszą reklamą, dającą zastępy nowych turystów. Ale prawdą jest również, że każdy niezadowolony, obniża o połowę szanse powodzenia imprezy. Ustrój psychiczny jednostki zachęconej propagandą, wymaga żeby turystyka mu zaimponowała, wywołała głębsze wrażenie—wtedy staje się jej gorącym zwolennikiem. Jeżeli nie osiągnie tego, jej wrogiem. Pośrednich ustosunkowań turysta nie uznaje, bo poza wszystkiem wchodzi tu w grę jego własna kieszeń. Wzgląd czysto ludzki i życiowy. A ponieważ turystyka potrzebuje tych pieniędzy jednostki, z nich żyje i we wszystkich czynnościach dąży żeby było ich coraz więcej, łatwo stąd wyciągnąć następujące wnioski logiczne:

a) wzmożenie ruchu turystycznego zależy od podaży osobliwości i organizacji,

b) dobór propagowanych osobliwości winien być dyktowany porą roku i możliwościami obesłania.

W rozważaniach o naszej turystyce trzeba pamiętać o rodzajach ruchu i o tych wnioskach, a wtedy napewno ilości turystów będą stale się zwiększały.

O ile ruch urlopowy słusznie można nazwać w naszym kraju ruchem wielkim, o tyle dwa pozostałe, są bardzo mało znane, wzg. rozwijają się słabo. Duży krok naprzód zrobiły pociągi „popularne". Ale to tylko koleje! A gdzie szlaki wodne, samochodowe, samolotowe?

Podaż musi pokrywać wszystkie możliwe zapotrzebowania rynku, wtedy dopiero artykuł przenika do głębi, opanowuje rynek. Tak mówi zasada kupiecka. Turystyka nie jest „kwesją“ państwową, jest ona dla odbiorcy (turysty) zwykłą tranzakcją handlową, tak samo, jak i dla tego, kto ją dostarcza. I z tego właśnie punktu widzenia trzeba na nią patrzeć. Biurokratyczne rozważania unicestwią rozwój turystyki, handlowe ujęcie zbuduje. Pociągi o jakich mowa trzeba zaliczyć do rodzaju ruchu okolicznościowego. Ruch week end'owy wymaga, żeby człowiek opuścił miejsce swego pobytu w sobotę popołudniu, żeby już w tym dniu oderwać go od trosk codziennych, żeby o te kilka godzin sobotnich zwiększyć czas jego wypoczynku fizycznego i myślowego, o te kilka godzin więcej dać mu świeżego powietrza; żeby ranek świąteczny obudził go w ciszy pozamiejskiej, bez potrzeby wczesnego wstawania i pośpiechu, żeby mógł w tych godzinach wyjść na świeże powietrze, odetchnąć nim głębiej, odczuć piękno i życiodajność przyrody. To daje week end rozpoczynający się w sobotę popołudniu, a kończący w niedzielę wieczorem. Minimum wysiłku i zmęczenia, maximum wypoczynku, rozrywki i spokoju. Czy jest w ciągu roku więcej odpowiednia pora na specjalne podkreślenie racjonalności week endu od miesięcy jesiennych, zimowych i wiosennych? Niema, bezwarunkowo niema! Tani, za łączną kwotę 10—16 złotych wypoczynek sobotnio-niedzielny, w niebardzo odległych od miasta ośrodkach, to podstawa dla wzmożenia tego rodzaju ruchu turystycznego! Pesymista może powiedzieć, że takich miejscowości week end'owych nie posiadamy. Nieprawda. We wszystkich prawie kierunkach geograficznych od stolicy i prawie każdego większego miasta prowincjonalnego mamy mnóstwo terenów odpowiednich. Niektóre są już czynne. Jeżeli zapanuje w nich ruch, powstanie innych, nowych, jest gwarantowane. Mimo ciężkich warunków gospodarczych, ten rodzaj ruchu musi wywalczyć sobie prawo życia bo jest prosty i łatwy do przeprowadzenia.

Turystyka okolicznościowa uwydatnia się wyraźnie w czasie każdych świąt. Kto raz zdecydował się na wyjazd z domu w okresie świątecznym i słusznie zerwał z konwenansami wizyt i przyjęć, a przeprowadził porównanie co by go kosztowało urządzenie t. zw. świąt, ten napewno nie pozostanie w domu na jedne więcej święta. Okoliczność świąt daje również pole do wzmożenia ruchu. Do takich samych okoliczności trzeba zaliczyć święta regjonalne, uroczystości narodowe, obchody, zjazdy i t. p. Przykładem niech służy „Święto Morza“. Pomysł był dobry i ma wszelkie szanse nabrania cech tradycji. Dyktując się temi samemi względami trzebaby tworzyć inne tradycyjne, że tak powiem, zloty turystów. Odpowiednie tematy znajdą napewno pożądany odgłos wśród społeczeństwa. Obchód Święta Narodowego w stolicy, która na ten dzień wzrokowo ilustrowała całą Polskę, wszystek polski lud w swych strojach, wszystkie pokolenia i dzielnice, stanie się napewno nową tradycją turystyczną. Wielkanoc w Wilnie, Zaduszki we Lwowie, Zielone Święta w Poznaniu, oto kilka luźnych tematów. Z tego pobieżnego zobrazowania ruchu okolicznościowego widać, że może się on odbywać w sezonach jesień, zima i wiosna nie uszczuplając zupełnie tematów sezonu głównego. Nasze kresy wschodnie jako specyficzny rezerwat przedmiotowy, a tem samem i wrażeniowy nadaję się do skierowania ruchu, prawie wyłącznie w czasie zimy. Puszcza Hołabicka (Wileńskie), Hryczyńska (Polesie) przebyte kuligiem, staropolskim kuligiem, dadzą nawet najwięcej zaśniedziałemu mieszczuchowi, nieporównanie więcej wrażeń i zdrowia, od kuchenno alkoholowych wyziewów t. zw. „lokali“ zapełnionych zwykle w dnie świąteczne.

Rzecz jasna, że ruch week end'owy i okolicznościowy może spopularyzować doskonała organizacja, a więc rzesze zadowolonych turystów. W tej materji mają najwięcej do powiedzenia ci, w których bezpośrednim interesie leży wzmożenie ruchu turystycznego. Odpowiednie czynniki rządowe, jako nadzorujące, związki i organizacje turystyczne, władze komunalne, jako inicjujące i propagujące, a biura turystyczne jako wykonujące.

XIX AUTOMOBILOWY WYŚCIG MIĘDZYNARODOWY W SEMMERINGU (AUSTRJA)

Staraniem Oesterreichischer Automobil-Club odbył się w dniu 24 września 1933 roku, XIX Międzynarodowy Wyścig na wzniesieniu pod Semmering. Trasą wyścigu była droga państwowa pomiędzy miejscowościami Schottwein — Semmering, której długość wynosi 10 km.

Na starcie stawiło się 11 samochodów wyścigowych, 16 sportowych i 13 „samochodów użytkowych“. Motocykli wystartowało sześćdziesiąt kilka.

Najlepszy czas dnia uzyskał Włoch hr. Premoli na kombinowanym wozie B. M. P. składającym się z podwozia Bugatti i 3 litrowego silnika Maserati. Czas zwycięzcy wynosił 6 min. 26,63 sek. Zwycięzcą kategorji sportowej był również Włoch, Tadini na 2,3 litrowej Alfa-Romeo w czasie 6.27.89, tym czasem ustanowił nowy rekord. *Padł również rekord pań, który ustanowiła M. L. Koźmianowa* na 1,5 litrowym Bugatti w czasie 7.38,42. Wyścig motocyklowy wygrał Czerny na A. J. S. w czasie 6.54,10. W kategorji wozów „użytkowych“ zwyciężył Hoffman na Lancia Augusta.

Znany nasz kierowca, mistrz Polski *Jan Ripper, uzyskał pierwsze miejsce w swojej klasie* na Bugatti 1.5 litr. zwyciężając doskonałego, znanego i u nas, francuskiego zawodnika Veyrona na 8-io cylindrowej Bugatti. Koźmianowa sklasyfikowała się jako trzecia w swojej klasie, bijąc mistrza Węgier, L. Hartmana, który jechał na identycznym jak ona wozie i była za zwycięzcą Ruschem na Alfa-Romeo o 21 sek.

Pogoda była fatalna, deszcz i gęsta mgła nie pozwalały na rozwinięcie właściwych szybkości. Temu też przypisać należy, że rekord Stucka nie został pobity. Organizacja bardzo dobra i sprężysta. Wyścigowi przyglądało się ponad 30 tysięcy widzów.

Nasza zwycięska zawodniczka p. M. L. Koźmianowa pisze o swym udziale w powyższej imprezie co następuje:

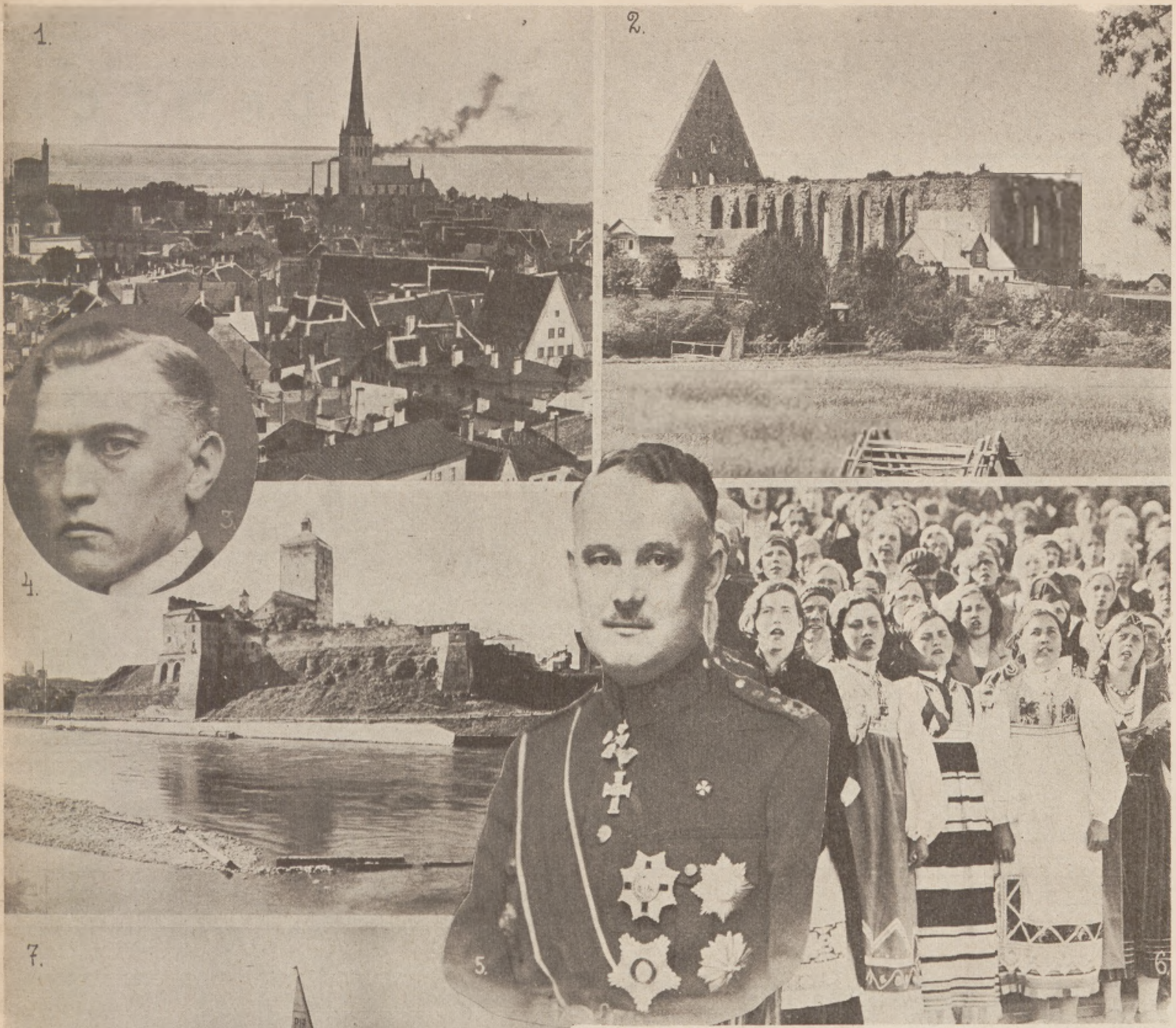
„Wyścig na Semmeringu był oddawna celem moich marzeń. W ostatnich dwuch latach impreza ta się nie odbywała, to też z radością powitałam zaproszenie do wzięcia udziału w tych zawodach. Mój pierwszy występ na międzynarodowym wyścigu w Austrji chciałam uświetnić użyciem polskiej spirytusowej mieszanki napędowej i polskich opon „Stomil“. Przyznaję, że miałam pewną tremę, gdyż chociaż jeździłam już na polskiej mieszance spirytusowej, z okazji wyścigu o Grand Prix Lwowa, jednakże sposób jazdy w długodystansowym wyścigu, nakazującym szanowanie motoru t. j. nie wypychanie go na wyższe niż normalne obroty, jest inny, niż jazda na krótkim górskim wyścigu, w którym można sobie pozwolić, na pewne ryzyko krótkotrwałego przeturowania motoru. Obawiałam się mianowicie, czy na posiadanej mieszance silnik wyda z siebie maksimum mocy. Już podczas trenowania na Semmeringu nabrałam otuchy, a sam wyścig nietylko obalił wszelkie moje wątpliwości, lecz przeciwnie przekonał mnie o wysokiej jakości naszej mieszanki spirytusowej. Silnik wychodził piorunująco na obroty, dając z siebie całą swoją sprawność i tylko z powodu panującej podczas wyścigu gęstej mgły, musiałam często rezygnować z całej jego mocy.

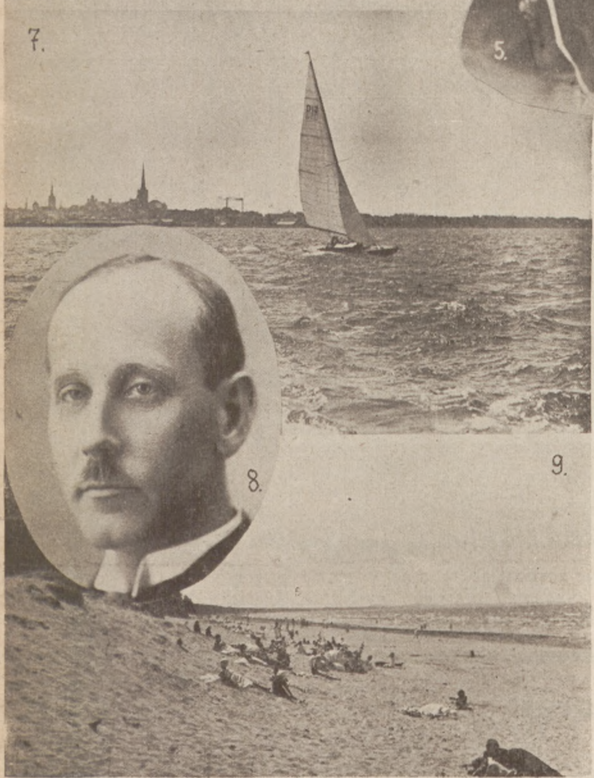
W mojej konkurencji t. j. kategorji sportowej, klasie do 1500 cm. będąc za zwycięzcą o 21 sekund, pokonałam o 11 sek. mistrza Węgier L. Hartmana, znanego z udziału w wyścigu w Monte-Carlo, który jechał na identycznym co ja Bugattim. — Po tych wynikach jestem najzupełniej przekonana, że nasza mieszanka spirytusowa, nie ustępuje, jeżeli nie przewyższa, rozreklamowanych mieszanek zagranicznych.

Do jazdy turystycznej moim sportowym Austro-Daimlerem używam już od dłuższego czasu mieszanki benzynowo-spirytusowej z najlepszym skutkiem. Szkoda, że paliwo to nie jest jeszcze należycie rozpowszechnione, gdyż nieraz mam trudności z dostaniem tegoż. Opony Stomil okazały się również doskonałe“.

Ponieważ nietylko p. Koźmianowa, lecz i inni automobiliści niejednokrotnie uskarżają się, że mają trudności z dostaniem mieszanki spirytusowo-benzynowej, przeto podajemy do wiadomości zainteresowanych, że paliwo to sprzedają pompy uliczne nast. firm: Galicja, Karpaty, Polmin, Gazy Ziemne, Drago.

Polska wycieczka do Krajów Bałtyckich





1. Ogólny widok Tallina.

2. Ruiny starożytnego klasztoru „Brigitta" koło Tallina.

3. Prezydent miasta Tallina p. A. Nesson.

4. Stara forteca szwedzka w Narwie.

5. Prezes honorowy Tow. Estońsko-Polskiego gen. Laidoner, wielki przyjaciel Polski

6. Stroje narodowe Estonji.

7. Na morzu koło Tallina.

8. Marszałek parlamentu p. K. Einbund, prezes Tow. Estońsko-Polskiego w Tallinie.

9. Plaża w kąpielisku morskiem „Narva-Joesun".

Mając na celu zadzierzgnięcie ściślejszych więzów przyjaźni z naszymi bałtyckimi sąsiadami — Towarzystwo Polsko-Estońskie wraz ze Związkiem Obrońców Kresów Wschodnich urządziło wycieczkę do Łotwy, Estonji i Finlandji.

W Tallinie, na dworcu przybranym flagami polskiemi i estońskiemi, przywitali wycieczkę przedstawiciele Parlamentu, Rządu, Wojska, Samorządu i organizacyj społecznych, poczem goście w autobusach, przybranych również takiemi flagami, udali się na ratusz, po zwiedzeniu którego zostali przywitani przez Burmistrza miasta Tallina. Następnie wycieczka zwiedziła port, plażę, wybrzeże morskie i letnią rezydencję Prezydenta, poczem prezydjum wycieczki złożyło wizytę w Poselstwie Polskiem. W południe wycieczka w pełnym składzie została przyjęta przez Naczelnika (Prezydenta), który nader serdecznie rozmawiał z członkami wycieczki, podkreślając swą szczerą sympatję dla Polski. Stamtąd wycieczka udała się do Dowódcy Sił Zbrojnych Estonji, gen. Laidonera, który przyjął wycieczkę w obecności Marszałka Parlamentu Ejnbunda, następnie zaś złożyła wizytę Ministrowi Spraw Wojskowych oraz gen. Roska, Głównemu Komendantowi Kaiselitu, poczem samochodami udała się na cmentarz wojskowy, gdzie złożyła wieniec ze wstęgami o barwach polskich i estońskich na grobie Nieznanego Żołnierza.

O godz. 13-ej Marszałek Parlamentu Ejnbund, wydał na cześć wycieczki obiad, na którym byli obecni najwyżsi przedstawiciele państwa.

Po obiedzie nastąpiło zwiedzenie miasta, fabryki celulozy i strzelnicy Kaiselitu, odległej o 12 klm. od miasta. O godz. 18-ej odbył się raut w Poselstwie R. P. wydany na cześć wycieczki przez posła R. P. przy rządzie estońskim. Nocą wycieczka opuściła Tallin udając się do Narwa, gdzie przybyła 12 września rano. W Narwa na dworcu powitali wycieczkę przedstawiciele miasta, Kaiselitu, Honorowy Konsul Polski oraz Przedstawiciele Policji, wojska i społeczeństwa.

Wycieczka złożyła wizytę burmistrzowi, zwiedziła wzorową szkołę powszechną, ważniejsze urządzenia miejskie, zabytki i muzea i odbyła przejście po lochach podziemnych zamków szwedzkich, poczem była podejmowana przez Prezydenta miasta i Kaiselitu. W dalszym ciągu zorganizowano wycieczkę do zakładów włókienniczych Kromholmskiej Manufaktury, gdzie zwiedzono fabrykę i obejrzano wodospad na rzece Narwie, dostarczający fabryce energji napędowej. Po powrocie do Narwa na zaproszenie Prezydenta Miasta, goście udali się statkiem po rzece do jej ujścia do miejscowości kąpielowej Narwa Jõesun.

Dnia 13 września br. wycieczka przybyła do Tartu (Dorpat) witana na dworcu przez przedstawicieli miasta, Prorektora Uniwersytetu p. Jerzego Ulutos, Burmistrza Karola Luik i gen. Mikołaja Reeko, byłego Ministra Spraw Wojskowych i organizatora armji estońskiej, oraz przedstawicieli Towarzystwa Estońsko-Polskiego i innych instytucyj. Wycieczka zwiedziła uniwersytet, poczem udała się autobusami na oględziny kilku ferm i osiedli rolnych w okolicach miasta.

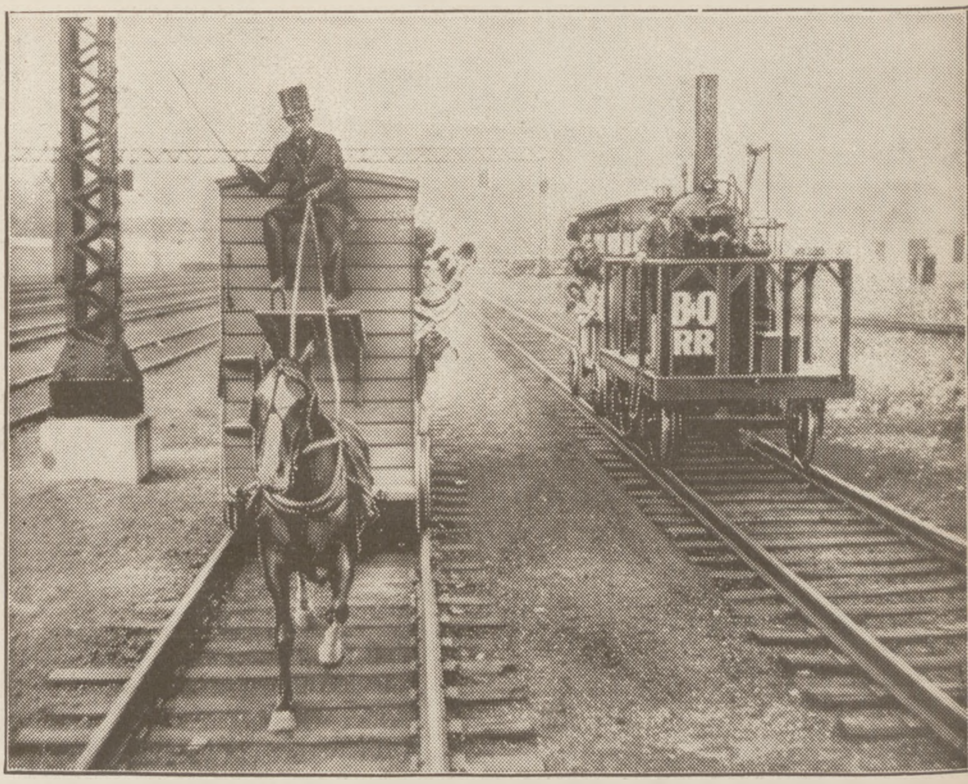
Dnia następnego wycieczka udała się statkiem przez zatokę Fińską do Helsingforsu, witana na wybrzeżu przez przedstawicieli Poselstwa Polskiego w Helsingforsie, przedstawicieli Rządu i wojskowości.

Po zwiedzeniu miasta i złożeniu wizyty władzom rządowym i wojskowym finlandzkim — wycieczka była podejmowana obiadem przez Poselstwo Polskie w Finlandji.

Wskutek tragicznego wypadku, jaki zdarzył się jednemu z uczestników, dalszy program wycieczki został znacznie skrócony i w dniu 18 września wycieczka powróciła do Warszawy.



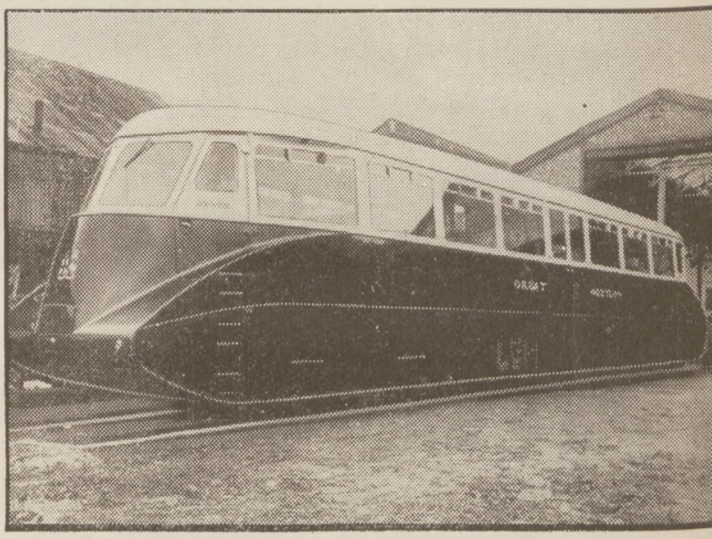
Niemiecki lotnik Schmidt ustanowił światowy rekord długotrwałości lotu na szybowcu, utrzymując się w powietrzu przez 36 godzin i 35 minut



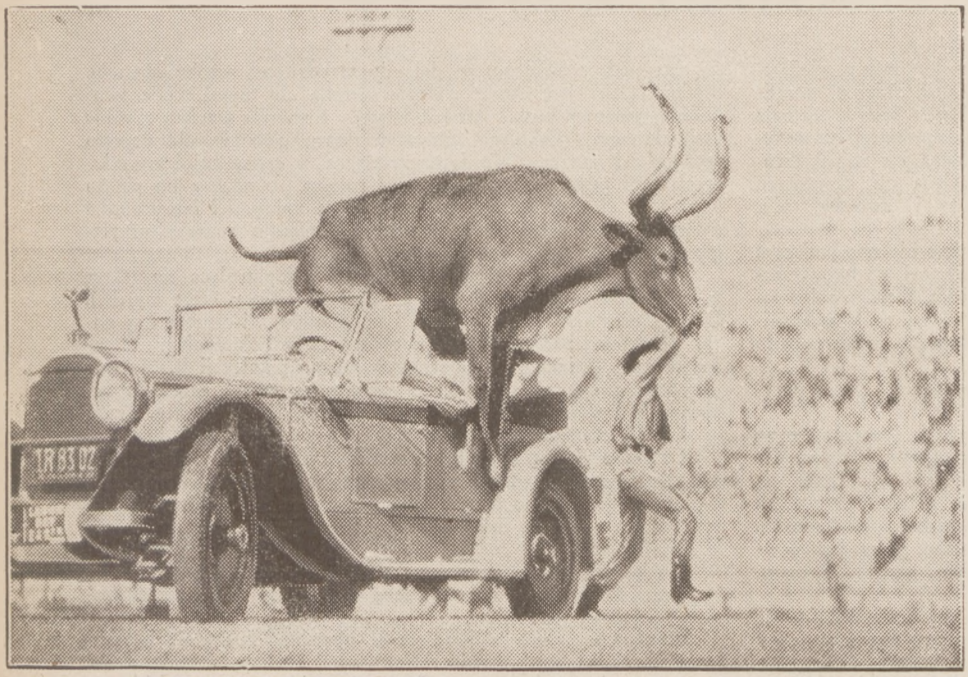
Na wystawie światowej w Chicago odbyły się oryginalne wyścigi pomiędzy pierwszą lokomotywą zbudowaną w Ameryce, a konnym dyliżansem na szynach. Jak widzimy na zdjęciu — koń wyprzedził staruszkę-lokomotywę



W Warszawie odbyły się doroczne zawody marszowe w maskach gazowych. Na zdjęciu jedna z drużyn na trasie marszu



W Anglji zbudowano ostatnio kolejowy wagon motorowy, popędzany 130-konnym silnikiem Diesla. Wagon ten, zawierający 69 miejsc pasażerskich, może osiągać szybkość 180 klm/g.



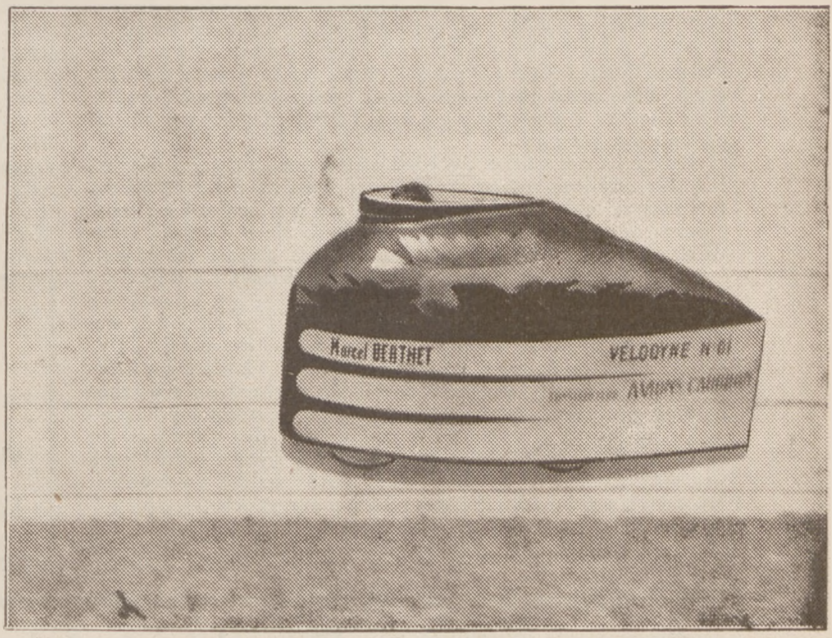
Na zawodach kowbojskich w Kalifornji sensację wzbudzały skoki potężnego, tresowanego bawołu



Znana motocyklistka angielska p. Naismith nosi specjalne okulary z wycieraczkami, uruchomianemi przy pomocy wiatraczka



Wyścigi dziecinnych samochodzików w Paryżu



Francuski kolarz Marceli Berthet skonstruował specjalną, profilowaną karoserję na rower, która waży 10 kg. i, dzięki zmniejszeniu oporu powietrza, pozwala osiągnąć bez wysiłku szybkość 50 klm/g.



Pomysłowy Amerykanin William Fusk zbudował sobie samochód z części wygrzebanych na „cmentarzach automobilowych". Jak widzimy na ilustracji, wóz nie odznacza się zbyt piękną linją, ma zato tę cenną zaletę, że kosztował tylko 25 dolarów

PANI MODEL 1933—34

Jakże daleko jesteśmy od tyle okrzyczanej garçonne'y, niedawnego objektu mnogich zgorszeń i namiętnych filippik moralistów, antyfeministów i wogóle hipochondryków. Pani z żurnala r. 1924, w równej jak słup, kusiutkiej, nie zakrywającej kolan sukienczynie, wydaje nam się równie obca i daleka jak ta przedwojenna, wysznurowana i wysztafirowana, sztywna od sterczących brykli, uginająca się pod nadmiarem kwiatów i owoców, piór i loków.

Pani model 1933/34 jest wolnym człowiekiem nie rezygnującym z żadnego z uroków kobiecości i kobiety niosącej wysoko sztandar człowieczeństwa. A wszystko jest w niej tak sharmonizowane, naturalne i tak głęboko wpojone, że uśmiecha się z pobłażliwem zdumieniem na określenie „kobieta człowiek", bojowe hasło pierwszych feministek.

Bo i jakże mogłaby kobieta nie być człowiekiem? Samo przypuszczenie wydaje się absurdem.

Pani model 1933/34 rywalizujący szczęśliwie z mężczyzną na wszystkich odcinkach życia (to podobno bywa nawet irytujące dla mniej szczęśliwych rywali) nie widzi powodu do wstydzenia się czy zacierania swych kobiecych ceh. Żadna z młodych autorek nie ulegnie dziś pokusie debiutowania pod męskim pseudonimem. Po co? Przecie powszechnie wiadomo, że kobiece pióra (też słówko do niedawna pogardliwe) zdobywają strome szczyty Parnasu, dystansując męskich współzawodników.

Więc i nazewnątrz pani współczesna nie myśli upodobniać się do płci brzydkiej. Czyż koniecznie trzeba być brzydką, żeby być silną, odważną, genjalną? Nic podobnego. Widział kto z państwa polskie lotniczki! Ja widziałam i pomyślałam sobie, że oczywiście te dziewczęta są za mądre i zbyt ambitne, żeby brać udział w tak głupich i upokarzających imprezach jak konkursy piękności, ale gdyby wypadkiem zechciały to każda z nich miałaby duże szanse. I wszystkie były bardzo eleganckie, po kobiecemu eleganckie. Nie przypominały ani mężczyzn, ani strachów na wróble.

Moda dostosowuje się do potrzeb życia i stwarza sylwetkę wykwintnie prostą, miękką i giętką. Ideał patyka przestał być ideałem. Pani model 1933/34 ma biust i biodra, ma szerokie muskularne ramiona i długie szczupłe nogi, których nie ukrywa, ani nie odsłania bez potrzeby.

Nareszcie zrozumiano, że jeżeli suknia zamiatająca ziemię byłaby dla ruchliwej kobiety współczesnej straszliwem skrępowaniem, to i taka co odsłania kolana i powyżej nie była koniecznie równoznaczna ze swobodą ruchów a już napewno nie z estetyką. Dwadzieścia centymetrów od ziemi oto rozsądna długość nie krępuje i ładnie wygląda (wydłuża i wysmukla sylwetkę). I wilk syty i koza cała.

Naturalnie, Moda jak wszyscy ci co pracują za pieniądze, musi się liczyć z gustem najbogatszej klijenteli. Rok rocznie Paryż lansuje szereg dziwolągów przeznaczonych dla gwiazd ekranu i bogatych amerykanek. Pani rozsądna i dobrym smakiem obdarzona ignoruje te wybryki, przyjmuje Modę w jej umiarkowanych zarysach. Niewątpliwą wyrazicielką gustów pani dystyngowanej jest firma B. Herse, która drogą mądrej selekcji wybiera wśród setek paryskich kreacji te modele, które mogą znaleźć zastosowanie w naszych warunkach klimatycznych i towarzyskich.

Zresztą nawet Paryż musi obecnie liczyć się z kryzysem i hołduje przedewszystkiem skromności i umiarkowaniu. Skończyły się sute godety tworzące w dole do trzydziestu metrów obwodu. Modna suknia jest akurat na tyle szeroka aby umożliwiała swobodny, sportowy krok. Ale nie więcej. I na tyle wycięta aby nie uwierała szyi. Dekolty? Owszem, nawet głębokie, ale dopiero późnym wieczorem. We dnie, zwłaszcza w czasie zajęć zawodowych pani powinna być swart and correct, co znaczy po polsku poprawnie elegancka czyli nie sprawiająca kolegom i interesantom dystrakcji nadmierną atrakcyjnością odsłoniętego gorsu z przyległościami.

Modne są kolory ciemne, dyskretne, nieopatrujące się (C'est la crise mesdames, c'est la crise). Ciemno zielony (vert myrthe). Czarny, oczywiście czarny przed i popołudniu, wieczorem i w nocy. Bronzowy, bardzo popularny zwłaszcza w połączeniu ze szmaragdowym. Jedna z najładniejszych sukien z kolekcji B. Hersego jest bronzowego satin w górze zakończone czemś nakształt śliniaczka z brokatu szmaragdowego w srebrne liście i kwiaty. Brzmi to może dziwacznie, ale wygląda bardzo oryginalnie i ładnie.

Z rana pani jest szczelnie zapięta w ciemne wełny nie dłuższe niż sakramentalne dwadzieścia centymetrów od ziemi. Popołudniu — ciemny jedwab do kostek. Bardzo opięta na biodrach, wężowo kusząca — nowa linja zwana w paryskiej, modnej gwarze — la ligne sirène.

A więc tak: z rana sportsmenka lub rzeczowa business woman. Popołudniu wytworna dama, trochę tajemnicza pod szczelną zasłoną ciemnych jedwabiów.

Wieczorem syrena niebezpiecznie powabna dokładnie obrysowana w jedwabnej pochwie dekoltowanej tualety, dumnie roztaczająca pawi tren kunsztownych, bardzo nisko uszytych fałd.

Głowę jej wieńczą płaskie, rzeźbione loki, które każda z nas musiała zauważyć na rewjach mód a wykonane przez firmę Predrag wymykają się figlarnie z pod kapelusza. Kapelusik-dziwadełko zasłania prawe oko i część czoła, lecz odsłania tył głowy umożliwiając nie tylko noszenie girlandy loków lecz nawet i płaskie upięcie warkocza. Podgolony kark już nie obowiązuje. Do fryzur balowych będzie się nosić kwiaty i brylantowe gwiazdy jak za czasów romantycznych prababek.

Pani model 1933/34 nie rezygnuje z żadnej życiowej możliwości. Kocha nowoczesny komfort i ceni piękno stylowych antyków. Pragnie zwyciężyć w rajdach samochodowych w pojedynku na serca. Chce mieć perły i kota... I...... chce być prezesem ministrów jak pisała w jednym ze swych młodocianych wierszy pani Wanda Melcer.

TADEUSZ DOŁĘGA-MOSTOWICZ

AUTO I NIEWIASTA

Z kupnem samochodu jest prawie tak, jak z małżeństwem. Kto nie chce mieć kłopotu bierze wóz nowy, solidnej marki, niczem pannę „bez przeszłości“ z dobrego domu. Karoserja ładna, linja bez zarzutu, gang dźwięczny, zapłon działa wybornie, luzu w kierownicy ani śladu, no a kompresja oczywiście pierwsza klasa. Z resorami jeszcze niebardzo, ale trzeba amortyzatory wyregulować do swego upodobania, a jazda będzie jak po maśle.

Tyle i tylko tyle może wiedzieć każdy o swoim nabytku przez pierwszych kilka miesięcy, zanim dotrze tłoki, jeżdżąc ostrożnie na małych szybkościach. Braki ujawniają się dopiero później. Okazuje się naprzykład, że całość jest źle zbalansowana, że przy lada okazji zarzuca, czyli robi zarzuty, że z rozrządem klepek, czyli z wentylami coś nie sztymuje, że wskutek złego karosażu opony się zdzierają i trzeba wciąż kupować u Hiszpańskiego nowe, po sto złotych za parę, żeby benzyny i smarów spożywa znacznie więcej niż się obliczało, a lakierować trzeba co sezon. Bywają też nieporządki w dyferencjale, ale już o tylnym moście mówić tu nie będziemy.

Ludzie przezorniejsi nie kupują nowych wozów i nie żenią się z pannami. Nie lubią kota w worku. Wolą samochody używane. Przystępując do rzeczy systematycznie, należy podzielić je na trzy kategorje: auta-wdowy, auta-rozwódki i auta lekkiego prowadzenia.

W naszym światku automobilistów wiedzą sąsiedzi z czem się kto biedzi. Nic się tu nie ukryje. O samochodach plotkuje się tak, jak o kobietach. To też mając zamiar kupić wóz używany, wie się dobrze, kto i dlaczego z nim się rozstaje. Więc naprzykład auto wdowa, to takie, które już pochowało swego właściciela. Maleńki felerek w kierownicy, hamulce jakoś odmówiły posłuszeństwa, czy winna była śliska droga, dość, że zacna wdowa, spędziwszy czas żałoby na gruntownym remoncie, zjawiła się nieco melancholijna na rynku matrymonjalnym z pewną aureolą wampa w stylu Marleny Dietrich. Zdarzają się i auta, istne femmes fatales, wielokrotne wdowy, lecz cieszące się niezmiennem wzięciem. Mężczyźni lubią niebezpieczne kobiety.

Najczęściej ma się jednak do czynienia z rozwódkami. Trzeba dobrze zbadać, co było przyczyną rozwodu. Czy nieznośny charakter wdzięcznej kobiety, czy też niepowodzenia materjalne jej małżonka. Może chorowita i wymaga ustawicznej kuracji, a może zbyt kosztownej potrzebuje kuchni, lub ulega histerycznym narowom?

Od małżonka niczego nowonabywca się nie dowie, ale od czego panna służąca, czyli szofer, od czego znajomi? Tu można zebrać wyczerpujące informacje: gadatliwy ambalujący motor, gnaty szwejsowane, lada co rozgrzewa się, pierścienie często zmienia i t. d.

Znacznie gorzej jest z kategorją trzecią. Tu już jest przeszłość bogata. Nie jeden z tego pieca chleb jadał. Miał ją Moniek Rappaport, firma Limoniak Rappaport, Rappaport od składu win i Zbigniew junior z domu „Rappaport i Syn“. I wogóle kto jej niemiał! Cała Warszawa. Niby nie tak znowu wielkie miasto ta Warszawa, aleć zawsze opinji dobrej dziewica już nie posiada. Więc też bez krępacji i bez zbytecznych ceregieli winduje się ją na kanał i zagląda się pod spód: żeby się chociaż pobieżnie zorjentować, jak tam jest w interesie. Nóżki na stół.

Gdy automobiliście jest pilno, a wśród znajomych nic odpowiedniego znaleźć nie może, studjuje ogłoszenia w „Kurjerze Warszawskim“. I nie wiem, czy jaki kandydat do stanu małżeńskiego z równą skwapliwością przegląda rubrykę ogłoszeń matrymonjalnych, jak taki automobilista. Różnica zasadniczo drobna. Oto naprzykład „osoba stateczna z prezencją niedzisiejszych poglądów pragnie poznać bratnią duszę...“ — Rzecz jasna: Minerva z roku 1913-go, stara landara na łańcuchu, arka Noego, wóz Drzymały. Gdzieś na odległej prowincji można się jeszcze takim wozem pokazać bez obawy, że się wywoła zbiegowisko.

Albo takie ogłoszenie: „Młoda blondyneczka, mówią przystojna, tęskni do dobrze sytuowanego pana, któryby pojął jej subtelną jaźń...“ — i odrazu wiemy: czterocylindrowa Cytryna po ciężkiej katastrofie. Jaźń rozharatana, trzeba włożyć dwa tysiące w remoncik.

„Odezwij się upragniony do efektownej brunetki, oferty dla Pękniętego Serca...“ Każdy zrozumie przenośnię: wóz efektowny, ale tylko do fotografji. Głowica szwejsowana. Od biedy można jeździć po mieście.

Coś-niecoś jednak z ogłoszeń się wybierze. Dwadzieścia kilka adresów. Przychodzi się do garażu, ogląda się z prawej, z lewej, maca się tu i ówdzie. Wóz wspaniały. Jeden tylko ma feler: — nie chce chodzić. Inny znowuż chodzi doskonale, ale nie lubi ruszyć z miejsca. Trzeciemu coś szwankuje w karburatorze, ale zato opony nowiusieńkie, remont (jak Boga kocham!) nie większy niż za trzydzieści złotych.

Wreszcie człowiek znalazł coś odpowiedniego. Obejrzał, opukał, obmacał, przejechał kilkanaście kilometrów i pyta o cenę. Cena jest niska, niebezpiecznie niska. Coś w tem musi być. Jeszcze jedne skrupulatne oględziny i próba dobroduszności sprzedającego:

— Panie złoty, wziąłbym ten samochód, wezmę i tak, ale powiedz mi pan szczerze, co mu brakuje?

— Mam powiedzieć szczerze?

— No?...

— Ma tylko jedną wadę — jest za tani!

Niema rady, kupuje gość maszynę i jedzie na próbę powiedzmy do Lwowa. Do Lwowa on jedzie na wozie, a z powrotem wóz na nim. Po drodze zawiera szereg miłych znajomości. Z jednym bardzo sympatycznym kowalem z powodu resoru, z drugim milszym z racji ramy. Z elektrotechnikiem, bo cała instalacja nieco się przygrzała i z blacharzem, bo chłodnicę trzeba lutować. Na zakończenie zaprzyjaźnia się z woźnicą, uprzejmym właścicielem dwuch dychawicznych szkap, które z wrodzoną fantazją ciągną wóz te pozostałe kilkadziesiąt kilometrów. Człowiek wyjechał pięćdziesięciokonnym wozem, a wraca pięćdziesięciodwukonnym. A mówi się, że od przybytku głowa nie boli! Poznawszy tedy sporo ludzi i przyjrzawszy się ładnej połaci kraju, wraca i rozpoczyna nieustający remont, przyczem poznaje wielką prawdę, że trzy tylko są rzeczy wieczne na świecie: wieczna miłość, wieczna ondulacja i wieczny remont samochodu. Najtrwalsza bez konkurencji jest jednak ostatnia wieczność. To też doszedłszy do tego wniosku, gość sprzedaje wóz lekkich obyczajów i ciężkiej cholery komuś innemu.

„Czarująca osóbka, świeżo po remoncie, sześciocylindrowa w doskonałym stanie poszukuje barczystego blondyna, któremu chce życie w raj zmienić“...

Znalazł się naiwny, kupił, zdaje mu się, że ma auto, lecz wkrótce się przekona, że owszem, ma, ale ono jego.

Morał?... Służę: unikajcie kobiet lekkich obyczajów, rozwódek, wdów i panien bez przeszłości. Z tem spokojniejszem sumieniem kończę tym morałem, że wiem, iż nie było jeszcze na świecie morału, któryby kogokolwiek odstraszył od kobiety czy auta.

PERŁA ADRJATYKU

Sam dźwięk tego słowa zdaje się być ucieleśnieniem poezji i romantyzmu. O Wenecji nie można myśleć bez zachwytu, nawet wtedy, jeśli się jej nigdy nie widziało.

A gdy się zobaczy?

Różnorodne uczucia miotają wtedy sercem ludzkiem. Są dwie drogi dostępu do tego przedziwnego miasta. Obie prowadzą przez wodę. Tylko jedna koleją przez Mestre, po moście wspartym na palach, a druga okrętem.



Od strony morza Wenecja, już na powitanie, występuje w całym przepychu swej krasy. Gdy o wschodzie słońca okręt podpływa majestatycznie do molo, od strony Piazetty, z mgieł porannych wyłania się ku spragnionym oczom ludzkim koronkowa architektura Pałacu Dożów, w głębi plac Św. Marka i Campanilla, ujęte od drugiej strony klamrą gmachów Prokuratorji i Pałacu Królewskiego.



I to jest wszystko, co najpiękniejszego ma Wenecja.

Dlatego też może lepiej przyjeżdżać przez Ponte sulla Laguna i przeżyć moment podziwu dla tego jedynego w świecie miasta wydartego tajemnym głębinom Adrjatyku, aby potem przejść całą gamę rozczarowań i zachwytów, jakie stają się zawsze udziałem ludzi, pragnących marzenia swe przyoblekać w kształt realny.

Wąskie, skłębione uliczki Wenecji robią wrażenie labiryntu z którego zwykły śmiertelnik wydostać się może jedynie po nitce użyczonego kłębuszka Arjadny. Co krok poprzerzucane przez kanały mostki, łukiem spinają przeciwległe domy.

Szmaragdowa woda drży niecierpliwie pod naporem przepływających gondoli i rozbija się natarczywie o imitacje trotuarów okalających domy, a nierzadko atakuje stopnie wejściowej bramy, porosłe patyną mchów i wodorostów. Domy stoją natłoczone tak blisko, że zdają się poprzez kanaliki pochylać ku sobie... Może w chęci zwierzenia doniosłej tajemnicy. Na przeciągniętych sznurkach od okna do okna powiewają białe szmatki. To suszy się bielizna.

I trudno oprzeć się natrętnej myśli, że te sznury bieliźniane to właściwie arterje życiodajne miasta, omotujące całą Wenecję, jak system nerwowy i łączące ją w jeden zwarty organizm.

Dzień rozsłonecznia ponure uliczki i zmiękcza surowość ich oblicza, ostro rzeźbionego rylcem czasu.

Zato przepaścista czarność gondoli odcina się złowróżbnym akcentem od złota i szafiru roztopionych w powietrzu.

Ulica w Wenecji jest niezmiernie ruchliwa. Żyje. Zato domy zdają się wymarłe, zapatrzone w głąb siebie, zasłuchane w melodje przeszłości. Lecz dostojność ich jest ponura. Tworzy to niesłychany kontrast z promiennością otaczającej przyrody.

Główną tętnicę Wenecji stanowi Canal Grande, serpentyną przewijający się przez środek miasta. Śmiały łuk Ponte di Rialto dzieli go na dwie połowy. Im bliżej placu św. Marka, tem wygląd ulic staje się piękniejszy. A sławna Merceria, która skupia największe magazyny Wenecji, ożywieniem nerwu handlowego i wrzaskliwością nie ustępuje rynkom europejskim.



Jeśli poddamy się, przemierzając ulice Wenecji, bezwolnie fali tłumu, to nieomylnie wyrzuci nas ona na Placu św. Marka. W pewnym momencie, człowiek, wyciśnięty z wąziutkiej ciemnej uliczki, doznaje olśnienia. Oto rozpościera się przed nim przestrzeń! Wielka perspektywa przestrzeni, z nieograniczonym bezmiarem morza, zatopionego w horyzoncie.

A tuż obok, jakby kształt nierealny fasady pałaców. I słońce płynne, roztopione, słońce, które nagle rzekomy obłok przesłania na chwilę, aby z poszumem natychmiast opaść ku ziemi.

To gołębie św. Marka! Oswojone, natarczywie życzliwe, choć w gruncie nieufne, jak każdy wenecjanin. Siadają ludziom na ramionach, na głowach; jedzą ziarna kukurydzy z ręki, lecz czujnie śledzą każdy gest, baczne na najlżejszy odruch. Im wolno zbliżać się do przybyszów. Ludziom jednak nie wolno wyciągać do nich ręki, ani nawet skłonić twarzy ku siedzącym na ramieniu ptakom, gdyż odfruwają natychmiast.

Każdy szczegół architektoniczny Placu św. Marka jest zamkniętą w sobie cząstką skończonego piękna. Kościół stanowi zasadniczą treść dekoracyjną panoramy. Bizantyk, przechodzący niepostrzeżenie w przepych renesansu, iskrzy się złotem mozaikowych ścian i koronkowemi wzorami rzeźbionych elewacyj.

Nad głównem wyjściem uczepiona jedyna z czasów rzymskich pozostała Kwadryga. Cztery wykute w bronzie, złotem pokryte konie, które ongiś zdobiły łuk tryumfalny wzniesiony podczas igrzysk dla Nerona. Na lewo od kościoła dwa posągi małych



lwów strzegą studni, służąc jednocześnie ku igraszkom dziecięcym.

Plac cały roi się od tłumów. Najpopularniejsza i najelegantsza kawiarnia Carlo Laveny gości u siebie prawie wyłącznie cudzoziemców, gdyż arystokracja wenecka jest niewidzialna.

Z wieży zegarowej, słynnej Torre del'Orloge, będącej jednocześnie bramą do Mercerii, co godzina rozlega się miarowy dźwięk dzwonu.





Dwa giganty wykute z bronzu mierzą Czas!

Jeden z zamachu wali młotem w dzwon, a drugi targa jego sercem, jakby w obłędnej trwodze przed nadciągającą przyszłością.

Dziwny jest ten wielki zegar wieżowy. Niema właściwego sobie oblicza. Niema tarczy, ani wskazówek. Po prawej stronie, jakby na klepsydrze przesuwają się rzymskiemi liczbami znaczone godziny, a po lewej co 5 minut zapadają w nicość cyfry arabskie.

Widać życie ludzkie w Wenecji nie jest „jedną chwilką", lecz nawet najkrótsze, chociaż pięć minut trwać musi...

Słodka postać Madonny z Dzieciątkiem na rękach króluje na fasadzie wieży, błogosławiąc miastu i morzu.

Wylot ku morzu, który stanowi Piazetta, z dwuch stron ujęty jest (cyzelowanemi w marmurze gmachami. Z lewej strony to Stara Biblioteka, dzieło architekta Sansovino, z prawej Pałac Dozów i Ca d'Oro.

Nad samem morzem dwie kolumny syryjskie wykute w granicie wystrzelają dumnie ku niebu. Na jednej z nich św. Teodor dawny patron Wenecji, rozdeptuje krokodyla. Na drugiej, sprężony do skoku urąga grożącemu niebezpieczeństwu, lew św. Marka, niegdyś djamentowe pioruny ciskający z oczu. Dziś bólem oślepłe źrenice utkwił w kierunku Mostu Westchnień, a zali nie dostrzeże Ławy Ślepców, na której ongiś dokonywano egzekucji wykluwania oczu.

Lecz i Ławy dziś niema... I djamentowych oczu, które wraz z narzędziami tortur Napoleon zwycięsca kazał wywieść do Paryża. I Most Westchnień, Ponte dei Sospiri, nie rozbrzmiewa jękami więźniów. A jeśli po marmurze zaszeleszczą wylękłe kroki, to są to szczęśliwie, kroki zwiedzających.



Pałac Dożów jest wiekopomnym skarbcem historji Wenecji. W jego salach, korytarzach i krużgankach, jakby zastygł duch średniowiecza. Schody Gigantów ze statuami Marsa i Neptuna prowadzą do wnętrza. Na podwórcu rozmieszczone są symetrycznie dwie artystycznie rzeźbione cysterny, w głębi widnieje dumna postać weneckiego generała, duce Francesco d'Urbino.

Dalej Porta della Carta, skąd publikowano edykty republikańskie, a tuż, tuż obok miejsce kaźni pierwszego bojownika o republikę — Marino Falieri, ściętego w 1354 r. za swe zbyt wolnomyślne i nieokiełzane przekonania. Mimo, iż z Pałacu Dożów wychodzi się z oczami pełnemi cudów Veroneza, Bassano, Carpaccio, Tintoretta, Tycjana Vecelli, dusze przygniata uczucie grozy panującej w tych nieśmiertelnych murach. Więzienia choć puste, zdają się żyć zastygłą w nich męką. Tajemnice straszne kryją, jakby do dziś jeszcze sale Prokuratorji, Sądu, Rady Dziesięciu. A puszki sekretne, w które zamaskowani delatorzy wrzucali denuncjacje, zdają się jeszcze sprawować swe okrutne posłannictwo.

Może dzięki tym tradycjom konspiracyjnym, skrytość i nieufność wzajemna charakteryzują stosunki weneckie. Ludność do dziś utrzymała silnie przestrzeganą kastowość. Patrycjusze i lud.

Tylko patrycjuszów jest znikoma ilość i ci gnieżdżą się w swych opustoszałych i zubożałych pałacach, strzegąc ludziom dostępu do swej nędzy.

Gdy przez Canal Grande przemknie szczelnie zasłonięta gondola, a wśród fałd firanek zabłysną ciekawe, śmiałe oczy — to patrycjuszka. Ją też czasem ujrzeć można wspartą na balustradzie balkonu. Biada jednak posłać ku niej spojrzenie.

Wnet schroni się w ponurą głębię wnętrza, lub zatrzaśnie drewniane żaluzje.

Wenecjanki żyją jedynie przez krótką chwilę karnawału. Wtedy cała ludność w maskach i dziwacznych kostjumach wylega na ulice. Pieśni, serpentyny, deszcz kwiatów, czar miłości, płyną wezbraną falą poprzez ludzkie umysły i serca.

Ale to bywa raz do roku i trwa tak krótko...

Najczarowniejsza i najstraszniejsza jest jednak Wenecja w nocy. Gdy czarna, przepaścista toń wody drga odbiciem migocących latarek gondolierów, gdy do zjaw podobne wyłaniają się z ciemności ich białe postaci skąpane poświatą księżyca, a echo wzdłuż uliczek niesie ostrzegawcze i przeciągłe „a oel"!

Płynąc cicho przez Canal Grande wzdłuż domów, poprzez żaluzje których zaledwie niekiedy przekradnie się rąbek światła, widzi się zdala jedynie biały łuk Ponte di Rialto. I oto nagle zamiera serce. Ma się wrażenie, że z pod mostu płyną ku nam naprzeciw dusze tych, którzy dawno odeszli, a jednak wciąż tu powracają. Postaci Dożów i Dogares, rycerzy, kupców, artystów i możnowładzców. Oto cesarz Napoleon, a tu Ryszard Wagner udręczony tęsknotą za swą słodką Matylką Wesendoonk. A tam znów Alfred de Musset rozmarzony i blada zadumana twarz Madame George Sand. Myliłby się jednak ktoś, sądząc że realizm współczesności oszczędził Wenecję. Choć rozbrzmiewa ona nadal beztroską pieśnią, to jednak posiłkuje się do tego płytą lub głośnikiem. Śpiewa wenecjaninowi na każde żądanie Patti, Caruso, Bellincioni, a zato coraz rzadziej, coraz trwożniej rozbrzmiewa piosenka gondoliera.

Gondole, być może, staną się niedługo łabędzim śpiewem Wenecji.

Coraz trudniej napotkać wenecjankę w pięknym szalu lub tricornie. Zato humor niekłamany, wzbudza zaciekły motocyklista, usiłujący mozolnie przepychać swą maszynę po przez stopnie mostków.

A jaką nieszczęśliwą minę ma koń płynący w gondoli po Kanale? Nawet rozłożysty kapelusz, ochrona przed żarem słońca nie może przesłonić należycie końskiego zakłopotania.

Dzieckiem Wenecji jest Lido, gdzie stęsknieni wenecjanie rozkoszują się dwoma żywiołami: pełnią morza i prawdziwą ziemią, to też mimo, iż Lido przejść można wszerz i wzdłuż nieomal w ciągu pół godziny, uruchomione są tu dla wygody publiczności wszelkie środki współczesnej lokomocji: auta, ekwipaże konne i... tramwaje elektryczne.

Na Lido przeszczepiony został w dużej mierze bakcyl nowczesności. Czuje się tu szerszy rozmach, współczesny komfort i pozory większej swobody. Choć i tu trudno otrząsnąć się z wrażenia, że życie „dzieje się na niby".

Mimo wszystko Wenecja tchnie nieustanną pozą. Na te przedziwne kontury wyniosła ją, jako perłę Adrjatyku, wiekowa tradycja i piękno w niej zawarte. Nazbyt wspaniałe i nazbyt tajemnicze jest to miasto wyczarowane z wód morskich, aby w niem szare codzienne życie płynąć mogło. I dlatego na przekór rzeczywistości, każdy najszczerszy, epizod przeistacza się tu, jakgdyby w realizacji scenicznego fragmentu. Za wspaniała i za odrębna jest Wenecja, aby mogła być blizka i dostępna. I taka już być musi na zawsze.

MARJAN KRYNICKI

Salony Automobilowe



SALON PARYSKI

SALON LONDYŃSKI



Ogólny widok Salonu automobilowego w Paryżu

Ogólny widok Salonu automobilowego w londyńskiej Olympji

Paryż i Londyn, dwie metropolje automobilizmu, mają co roku, o tej samej porze jesiennej, swoje wystawy samochodowe. I w smutnym, biednym, niespokojnym roku 1933 musiało się również stać zadość tradycji. Zarówno w pięknym, stylowym gmachu Grand Palais w Paryżu, jak i w nowoczesnej Olympji londyńskiej, odbyły się doroczne Salony automobilowe, przynosząc obraz całorocznej pracy konstruktorów nad dalszem udoskonaleniem samochodu.

Oba Salony minęły pod znakiem optymizmu i wiary w młodzieńczą żywotność przemysłu samochodowego, który daje sobie zwycięsko radę z kryzysem ekonomicznym, odczuwając jedynie w minimalnym stopniu zgubne jego wpływy. Wystarczy chyba powiedzieć, że niektóre fabryki samochodowe powiększyły w ostatnim roku swoje obroty, aby nabrać przekonania, iż przesilenie gospodarcze, zabójcze dla innych gałęzi przemysłu i handlu, w przemyśle automobilowym ma przebieg wyjątkowo łagodny i bezbolesny.

Fabryki automobilowe walczą z kryzysem wypróbowanemi metodami, udoskonalając systemy produkcji, ulepszając konstrukcję samochodów i obniżając ich ceny. Zwłaszcza pod tym ostatnim względem producenci samochodów dokonują prawdziwych cudów. Ceny nowych wozów, licząc w naszej walucie, zaczynają się już od 3.000 zł., a solidną maszynę turystyczną kupuje się za 8 — 9 tysięcy. Prawdziwie luksusowy samochód, ze wszystkiemi najnowszemi udoskonaleniami, dostać można za cenę niższą niż 15.000 zł. Są to cyfry prawdziwie rewelacyjne, które sprawiają, że nawet w dzisiejszych kryzysowych czasach znajduje się mnóstwo nabywców na nowe samochody.

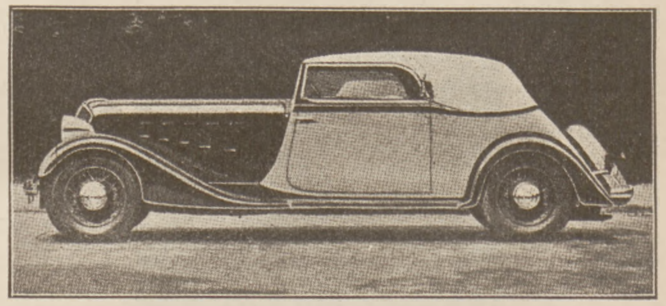
Pod względem konstrukcyjnym Salony tegoroczne nie przyniosły żadnych epokowych wynalazków, ani rewolucyjnych zmian. Natomiast w całokształcie konstrukcji samochodu zauważyć się dał wyraźnie ogólny postęp, wyrażający się przedewszystkiem w zastosowaniu szeregu ulepszeń, które w poprzednich Salonach widzieliśmy tylko na pojedyńczych, przeważnie droższych, wozach, a które dziś stały się dobrem powszechnem, wprowadzonem do programu seryjnej produkcji.

Z Salonu Paryskiego. Słynny konstruktor Renault demonstruje Prezydentowi Republiki Francuskiej swój najnowszy model



W dziedzinie budowy silników zanotować należy powszechne podniesienie ilości obrotów, a więc i mocy silnika, przy zachowaniu jego dotychczasowej wagi, co się stało możliwe przez zastosowanie ulepszonych, bardziej wytrzymałych materjałów. Ponieważ w parze z powiększeniem mocy silnika postępuje ogólne zmniejszenie ciężaru samochodu, więc stosunek mocy i wagi został polepszony z korzyścią dla szybkości i akceleracji, oraz zużycia paliwa.

Zarówno na wystawie paryskiej, jak i londyńskiej dominowały silniki czterocylindrowe, które nietylko nie dały się wyprzeć sześcio i ośmiocylindrówkom, ale, w porównaniu z poprzedniemi Salonami, wykazują pewien przyrost. Silnik czterocylindrowy okazał się najtańszy i najprostszy, to też przewaga jego jest aż nadto dobrze



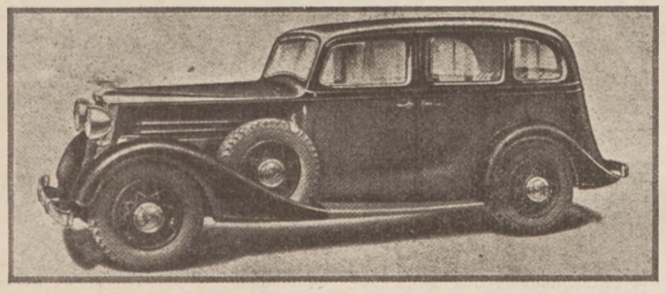
Ośmiocylindrowy kabrjolet Renault, jeden z najpiękniejszych wozów wystawionych w Salonie Paryskim

wytłomaczona, szczególniej dziś, kiedy nowoczesne systemy elastycznego zawieszenia silnika w ramie samochodu pozwalają zamknąć oczy na główną jego wadę, jaką jest większa skłonność do drgań. Ażeby uniemożliwić przenoszenie tych drgań na cały samochód, konstruktorzy stosują najrozmaitsze systemy elastycznego montażu silnika w ramie, imitując w mniej lub więcej udany sposób, chroniony patentami „silnik wahliwy" Chryslera i Citroëna.

W budowie podwozi zauważyć należy przedewszystkiem ogólną tendencję jaknajwiększego usztywnienia ramy, przez stosowanie podłużnic o przekroju pudełkowym i mocnych poprzeczek w kształcie litery X. Następnie rzuca się w oczy, szczególniej w Salonie Paryskim, ogromny przyrost firm, stosujących niezależne zawieszenie kół. Konstrukcję tą wprowadziły obecnie nawet fabryki produkujące masowo, jak Peugeot i Mathis, oraz firmy wyrabiające duże wozy luksusowe, jak Delage, Talbot, Mercedes-Benz i in. Temsamem niezależne zawieszenie odniosło triumf na całej linji, gdyż dotychczas rozpowszechnionem było mniemanie, że konstrukcja ta nie nadaje się do masowej produkcji, ani też do dużych i szybkich wozów.

Z poszczególnych części składowych podwozia samochodowego największych niewątpliwie udoskonaleń doznała skrzynka biegów. W tej dziedzinie prym trzymają Anglicy, którzy, zamiłowani w wygodzie i komforcie, oddawna krzywem okiem patrzyli na najmniej chyba w całej konstrukcji samochodu udoskonalony przyrząd, jakim jest hałaśliwa, zgrzytająca i niełatwa w obsłudze skrzynka biegów. Ideałem angielskich konstruktorów była całkowita automatyzacja skrzynki i tegoroczna wystawa w Olympji dowiodła, że cel ten udało się im osiągnąć w całej rozciągłości.

W Salonie londyńskim wszystkie niemal droższe i cały szereg tanich wozów wyposażonych było w mniej lub więcej zautomatyzowane skrzynki biegów. Największą sensację wystawy stanowiła niewątpliwie całkowicie automatyczna skrzynka wynalazku Amerykanina Hayesa, zastosowana na 16-konnym samochodzie Austin. Posiada ona tylko dwa biegi: jeden w przód i jeden do tyłu. Kierowca, po włączeniu jedynego biegu do przodu, reguluje szybkość samochodu już tylko przy pomocy pedału akceleratora, a wszelkie dalsze biegi włączają się i wyłączają zupełnie automa-



Crossley Big Six — typowy przedstawiciel angielskiej produkcji automobilowej

tycznie, zależnie od oporów, na jakie samochód napotyka na drodze.

Niemniej sensacyjną konstrukcję stanowi planetarna skrzynka biegów Wilsona, stosowana w całym szeregu wozów angielskich, francuskich i włoskich. Skrzynka ta zwie się „przedselekcyjną" (preselectif), gdyż pozwala kierowcy na włączanie dowolnego biegu jeszcze przedtem, niż bieg ten jest potrzebny. Naprzykład, jadąc czwartym biegiem, kierowca może przełączyć na drugi bieg, podczas gdy samochód będzie ciągle na tym samym czwartym biegu. Jeśli zajdzie potrzeba przejścia na drugi bieg, kierowca musi tylko przycisnąć i odpuścić pedał sprzęgła, a zmiana biegu nastąpi zupełnie samoczynnie, bez jakichkolwiek szarpań, albo zgrzytów. Należy przytem zaznaczyć, że kierowca przestawia biegi nie normalnym lewarkiem, ale małą rączką, umieszczoną pod kołem sterowem. Zmiana biegów jest dlatego niezwykle łatwa, a przytem w żadnym razie, nawet w wypadku pomyłki lub fałszywego manewru, kierowca nie może narazić samochodu na szkodliwe szarpania. Nawet po przełączeniu z czwartego biegu odrazu na tylny, samochód nie szarpnie lecz stopniowo zwolni swą szybkość i sam zacznie się cofać do tyłu.

Obok wyżej wspomnianych, prawdziwie cudownych przyrządów, stosowane są jeszcze na niektórych wozach angielskich automatyczne sprzęgła hydrauliczne, a na wozach amerykańskich takież sprzęgła depresyjne, które pozwalają na prowadzenie samochodu bez dotykania do pedału sprzęgła. Pedał ten służy tylko do ruszania z miejsca. Ponadto stosuje się szeroko, znane z poprzednich Salonów wolne koło, które nietylko ułatwia przełączanie biegów, ale również pozwala uzyskać pewną ekonomję w zużyciu paliwa.

Tak udoskonalone podwozia samochodów ubrane zostały w tym roku w odpowiednią, nowoczesną szatę, pod postacią karoserji aerodynamicznych. Wszystkie samochody otrzymały skośne chłodnice, niskie, szerokie błotniki otaczające szczelnie koła, oraz nadwozia o linjach zaokrąglonych i wydłużonych z tyłu. Co przytem najważniejsze, w tegorocznych karoserjach połączono szczęśliwie wymagania techniki i mody z wymaganiami komfortu, tak że profilowane kształty zewnętrzne nie są już przeszkodą dla uzyskania wewnątrz dostatecznie obszernego miejsca dla pasażerów.

Ciasne ramy krótkiego artykułu nie pozwalają niestety wyliczyć wielu jeszcze ciekawych udoskonaleń, ani szczegółowo opisać wszystkich interesujących eksponatów, wystawionych w tegorocznych Salonach.

Wypada jeszcze dodać, że w dziale samochodów ciężarowych zanotować było można całkowite niemal zwycięstwo silnika systemu Diesla, który, dzięki ostatnim udoskonaleniom, usuwającym jego główne wady, znajduje coraz to szersze zastosowanie.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga natury ogólnej. Nie trzeba było zbyt wielkiego natężenia uwagi, ażeby stwierdzić, że Salon Londyński pobił w tym roku na głowę Salon Paryski, tak co do ilości i co do jakości eksponatów, jak pod względem ruchu panującego na wystawie. Wynikło to z bardziej sprzyjających warunków, w jakich znalazł się obecnie automobilizm angielski w stosunku do francuskiego, który robi bokami pod ciężarem podatków, nakładanych bez żadnego opamiętania. Automobilizm płaci we Francji rocznie 6½ miljarda franków wszelkiego rodzaju podatków, pokrywając w ten sposób około 15% budżetu państwowego. Nic dziwnego, że w tych warunkach samochody francuskie są droższe od angielskich, a konstruktorzy nie mogą należycie rozwinąć swej działalności. Odbiło się to wyraźnie na tegorocznym Salonie Paryskim.

Z Salonu Londyńskiego. Książę Jerzy angielski i ex-król Alfons Hiszpański na stoisku firmy Rolls Royce



Z WIOSŁEM W RĘKU

KAJAK NA ZIMOWEM LEŻU

Najwyższy to już czas pomyśleć o zimowem leżu dla kajaka. Posiadacze „sztywniaków" mało z tem mają kłopotu. Byle hangar dobrze zamknięty i zabezpieczony od deszczu i niepożądanych intruzów pozwoli kajakowi drewnianemu przetrwać doskonale zimowy sen. Inna sprawa ze składakiem. Sprzęt to bowiem zarówno kosztowny jak i delikatny i nieumiejętne przechowanie go może w ciągu jednej zimy przekreślić wszystkie projekty na następny sezon. Najważniejszą rzeczą jest odpowiednie spreparowanie i przechowanie powłoki gumowej, jako części najbardziej narażonej na działanie szkodliwych wpływów zarówno wilgoci jak i temperatury. Najodpowiedniejszem miejscem dla jej przechowania będzie sucha i nie zbyt ogrzana piwnica. Zarówno skutkiem zbyt wysokiej jak i zbyt niskiej temperatury guma kurczy się, twardnieje i pęka. Pęknięcia te otwierają dla wody dostęp do spodnich warstw bawełnianej tkaniny, która wtedy nigdy nie wysycha i skutkiem tego gnije. Podobnie działa na powłokę zbyt suche powietrze. Dlatego też do przechowywania powłoki absolutnie nie nadają się pomieszczenia z centralnem ogrzewaniem. Przed ostatecznem złożeniem powłoki na zimowy odpoczynek, czyścimy ją tak zewnątrz jak i wewnątrz z wszelkich resztek piasku i błota, zaklejamy wszystkie otarcia i uszkodzenia przy pomocy łatek gumowych i kleju, podobnie jak dętki rowerowe i samochodowe. Komu specjalnie zależy na niewidocznym a zarazem bardzo solidnym remoncie, ten może oddać powłokę do renomowanego zakładu wulkanizacyjnego, który wszelkie uszkodzenia jej załata na gorąco. Wyreperowaną i oczyszczoną powłokę nacieramy obficie gliceryną, która zapewni jej potrzebny stopień wilgotności i utrzyma ją w stanie elastycznym, a następnie przesypujemy talkiem. Jeżeli jako miejsce przechowania powłoki obraliśmy piwnicę, to na ziemi układamy najpierw warstwę starych gazet, a na niej kładziemy powłokę złożoną na pół wdłuż kila. Najlepiej jest oczywiście, gdy powłoka ułożona będzie płasko i rozwinięta na całą swą długość. Gdyby jednak brak miejsca na to nie pozwalał, można zwinąć ją w rulon, jednakże tak, aby przy zwijaniu nie powstały żadne ostre załamania. Możemy to osiągnąć zwijając powłokę równo i starannie na grubym wałku. Można do tego celu użyć woreczka cylindrycznego o średnicy 30 — 50 cm. wypchanego słomą. Tak przygotowana i ułożona powłoka przetrwa bez najmniejszej szkody okres zimowej bezczynności.

Nie mniej ważną rzeczą jest konserwacja szkieletu. Okres zimowy jest oczywiście najlepszą porą do przeprowadzenia jego starannego przeglądu i dokonania wszelkich poprawek jakie mogą okazać się konieczne. Jeżeli nawet wszystkie części są w zupełnym porządku, to napewno lakier, którym są one powleczone uległ w wielu miejscach starciu. Części takie oczyszczamy starannie z resztek lakieru przy pomocy papieru szklistego lub szmerglowego i zapuszczamy gorącym pokostem. Po dokładnem wyschnięciu w suchem i niezbyt ciepłem miejscu — powlekamy je przezroczystym lakierem spirytusowym. Wszelkie okucia metalowe, tulejki, śruby, haczyki i t. p. natłuszczamy lekko wazeliną dla zapobieżenia śniedzieniu. Szkielet przechowujemy oczywiście bez żadnej dla niego szkody w stanie spakowanym w przeznaczonych do tego celu futerałach.

TROCHĘ NOWIN TURYSTYCZNYCH

Przy powstającym Instytucie Wiedzy Gospodarczej mają być założone Kursa Turystyki w celu wyszkolenia przewodników. Myśl dobra i zdrowa. Przewodników jest brak, a ci którzy za nich uchodzą albo nie odpowiadają zadaniu, albo nie mają co robić. Często się zdarza, że przybyłych turystów oprowadzają przewodnicy samozwańcy opowiadając bzdury niesamowite. Do uzdrowienia stosunków potrzeba rozporządzenia władz, że oprowadzać może jedynie przewodnik z licencją. Władze administracyjne winny karać przewodników samozwańców. Tak jest w Italji i dobrze jest.

Miasto Częstochowa projektuje urządzenie własnego letniska na Polesiu. Brawo! Inicjatywie cześć! Aby Częstochowa znalazła jaknajwięcej naśladowców, a wtedy ilość naszych ośrodków turystycznych znacznie się powiększy obejmując tereny dotychczas nieznane.

Magistrat stołeczny powołuje do życia „Biuro Turystycznej Propagandy m. st. Warszawy" na wzór francuskich syndykatów inicjatywy. Do odnowionego lokalu (róg Wierzbowej i pl. Teatralnego) wstawiono już... wyroby gliniane! Przybywający turyści polscy i zagraniczni dowiedzą się, że stolica przoduje w wyrobach z gliny... Gdzie przemysł ludowy, a gdzie turystyczna propaganda stolicy?...

Two Żeglugi po Wiśle „Vistula" dążąc do „uprzyjemnienia" podróży, stale zamyka na statku „Bałtyk" palarnię, a interesującym z tego tytułu pasażerom, kapitan statku udziela imperatywnej i „zupełnie" wyczerpującej odpowiedzi „palić można na pokładzie, tam świerze powietrze jest znaczy się, a palarni otworzyć nie można, zabronił p. Fridman". Naturalnie papierosy można palić na pomoście. Poco palarnia?...

Teatr Cyganerja wystawia obecnie rewję „Syrena na wędce" w której m. in. są dwa obrazy propagujące wybitnie turystykę. Bajeczne dekoracje, ładne melodje, efekty świetlne i artystyczne wykonanie stwarzają nastrój niebywały. Podobno Zakopane w uznaniu zasług, zaprosiło wszystkich wykonawców „Wskrzeszenia Janosika" na bezpłatny pobyt dwudniowy w Zakopanem, a miasto Wiedeń za „Wiedeńskiego walczyka" umieściło portret Jarossego w sali mężów zasłużonych...

Przy Warszawskiem T-wie Ochrony Zwierząt ma powstać „Koło turystyczne". Niewiadomo dotąd czy turyści będą chronieni przed zwierzętami czy zwierzęta przed turystami. Pierwsze bardzo wskazane, zwłaszcza w niezbyt czystych hotelach i restauracjach.

DEPARTAMENT TURYSTYKI

Stołeczne gazety codzienne podały informacje „z wiarogodnego źródła", że w najbliższym czasie ma być utworzony w Ministerstwie Komunikacji Departament Turystyki. Na czele Departamentu ma stanąć, jak piszą gazety, znany ze swej energji p. płk. dypl. Więckowski, obecny zastępca dowódcy O. K. Poznań.

W gronie fachowców i tych, którzy interesują się przeobrażeniem rządowego organu turystycznego, wiadomość tę powitano radośnie.

BRIDGE I ROZRYWKI UMYSŁOWE

ROZWIĄZANIA ZADAŃ Z Nr. 1

Kula wrzucona w otwór będzie biegła ruchem równomiernie przyspieszonym, który w momencie mijania środka ziemi osiągnie maksimum szybkości, poczem szybkość ta będzie równomiernie malała i w chwili, gdy kula dosięgnie powierzchni ziemi (na antypodach) — dojdzie do zera. Moment ten przejdzie natychmiast w spadanie — znów ruchem jednostajnie przyśpieszonym, poczem kula minąwszy z maksimalną szybkością środek ziemi — dojdzie do wylotu otworu w który ją rzucono. Gdyby nie opory (powietrza, tarcie etc.) ruch ten — zwany ruchem harmonijnym — trwałby wiecznie. Opór jednak sprawi, że kula nie dojdzie już powtórnie do powierzchni ziemi, lecz zawróci wcześniej i amplituda (wychylenie) jej wahań będzie coraz mniejsza, aż po długim czasie kula, robiąc coraz krótsze drogi tam i z powrotem zatrzyma się w środku ziemi, podobnie jak wahadło, rozkołysane stanie wreszcie w pionie — w punkcie najbliższym środka ziemi.

PRZESĄDNY PASAŻER

Gdyby tylko dwa (a nie 3) czynniki wchodziły w grę, to mogłyby zachodzić trzy następne wypadki:

1) nieparzyste i parzyste
2) nieparzyste i nieparzyste
i 3) parzyste i parzyste.

Dochodzi jednak trzeci czynnik i powstają nowe możliwości:

1) n. i p. rozpada się na n. p. + p, albo n. p. + n.
2) n. i n. rozpada się na n. n. + p. albo n. n. + n.
wreszcie 3) p. p. rozpada się na p. p. + p. i p. p. + n.

Mamy więc 6 wypadków możliwych:

n p p, n p n, n n p, n n n, p p p oraz p p n.

Gdyby więc tylko rozstrzygała szansa prawdopodobieństwa, raz na sześć razy pasażer będzie najlepszej myśli (ppp), raz pełen obaw (nnn), a 4 razy będzie wróżba wypadać niepewnie.

W Nr. 2. NA STACJI KOLEI PODZIEMNEJ

Zadanie nader proste, niewymagające (choć tak niektórzy rozwiązywali) ani algiebry, ani nierówności. Pociąg częstszy (z północy) przyjdzie wogóle w ciągu godziny 17 razy: o minut 3, 6 i pół, 10, etc. Ważne jest dziewiąte nadejście o 31 i postój do 31 i pół.

Pociąg rzadszy z południa nadchodzi o minut 4, 8 i pół, 13, i t. d. Ważny jest siódmy pociąg, który nadejdzie o minucie 31 i będzie stał do 31 i pół. Wówczas zadzwoni dzwonek. Więcej razy w ciągu godziny wypadek ten się nie powtórzy.

I. ZADANIE BRIDGE'OWE

B:
♠ 4 2
♥ 10 3 2
♦ 6 5
♣ A W 7 5 4 2

X:
♠ 10 8 7 5 3
♥ K D 4
♦ K D W 10
♣ D

Y:
♥ A 9 7 6 5
♦ A 9 4 3 2
♣ 10 6 3

A:
♠ A K D W 9 6
♥ W 8
♦ 8 7
♣ K 8 9

Y Gra w karo wychodzi A w k. ♣ potem w A ♠. Ile lew biorą Y X?

KONKURS FOTOGRAFICZNY

W numerze 1-szym „Turytsa i Auto" z dn. 15 września r. b., ogłosiliśmy Konkurs Fotograficzny, który został przyjęty przez P. T. Czytelniczki i Czytelników z wielkiem zainteresowaniem, o czem świadczy ogrom nadesłanych zdjęć. Z pośród nich wybraliśmy najlepsze, które reprodukujemy do głosowania.

Kolejność nagród zostanie ustaloną przez głooswanie P. T. Czytelników. W tym celu umieszczamy kupon, który należy wypełnić nazwiskiem głosującego, podać Nr. fotografji i na jaką nagrodę zasługuje. Wypełniony w ten sposób kupon prosimy wyciąć, nakleić najlepiej na odwrocie karty pocztowej i przesłać do naszej Redakcji.

Nagrody są następujące: 1) Aparat fotograficzny „Kodak". 2) Pióro wieczne z firmy A. Szuster, ul. Ossolińskich 1. 3) Trzy książki podróżnicze. 4) Rakieta firmy „Olmar". 5) Roczna prenumerata „Turysta i Auto", oraz 2 nagrody indywidualne, z których jedna jest: bombonierka czekolady ofiarowana przez znaną stuletnią fabrykę czekolady Fuchsa, druga zaś krawat czysto jedwabny do wyboru nagrodzonej osoby zaofiarowanej przez słynną z wykwintnego gustu artykułów mody męskiej firmy Brykner i Fibich (Al. Jerozolimska 7).

Termin głosowania upływa z dniem 3 grudnia r. b. Wyniki głosowania podamy do wiadomości w Nr. 4-tym naszego pisma 15 grudnia r. b.



1

KUPON I-szy Konkurs Turysty i Auta „Najlepsze zdjęcie wakacyjne"

Imię i nazwisko głosującego ....

adres ....

Nagroda 1-sza Nr. .... Nagroda 4-ta Nr. ....

„ 2-ga Nr. .... „ 5-ta Nr. ....

„ 3-cia Nr. .... „ indywidualna 1-sza Nr. ....

indywidualna 2-ga Nr. ....



2



4



3



5



6



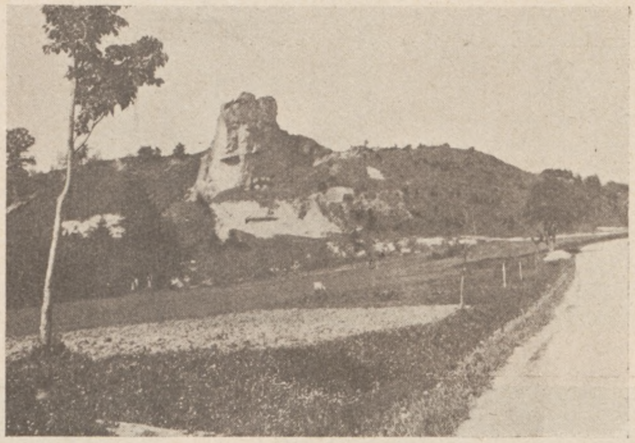
7



8



9



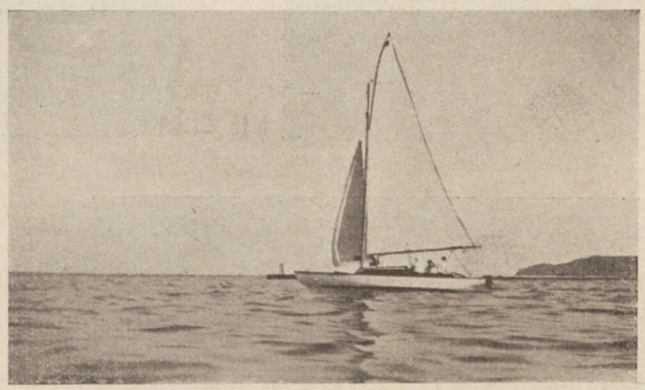
10



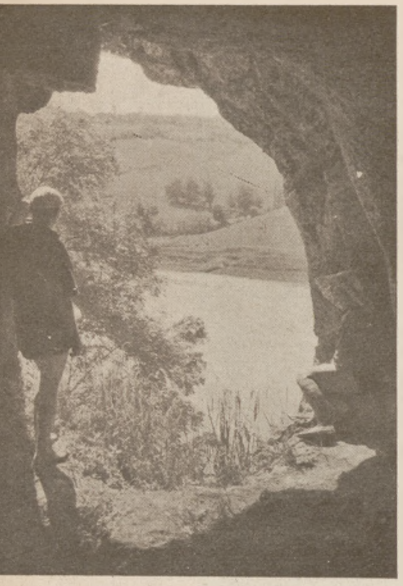
11



12



13



14



15



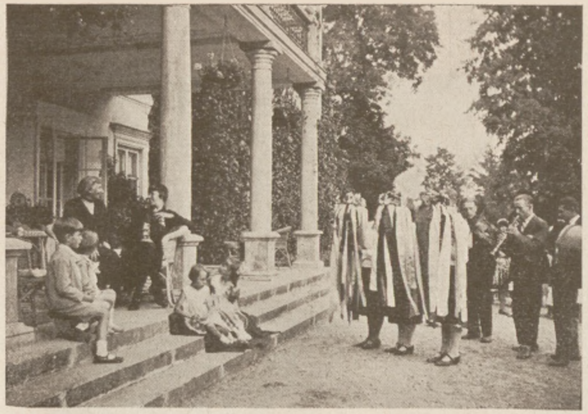
16



17



18



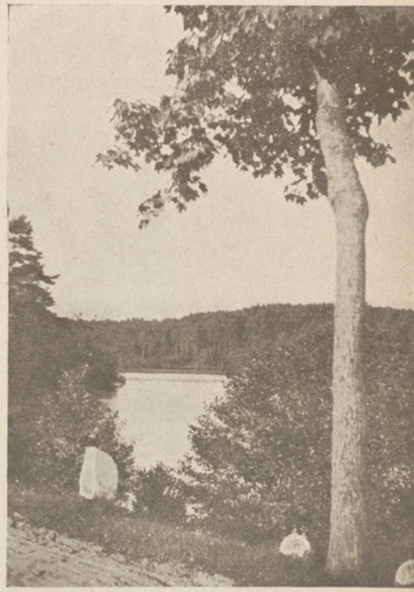
19



20



21



22



23



24



25



26



27



28



29



30



31



32



33

KĄCIK FOTOGRAFA AMATORA

Fotografja amatorska, która w pierwszych latach powojennych straciła nieco swą popularność, werbuje dla siebie w ostatnich czasach coraz to szersze koła zwolenników. W podróży, na wycieczce, lub nawet na spacerze czujemy się bez aparatu fotograficznego jak bez ręki. Na każdym kroku napotykamy całe mnóstwo godnych utrwalenia motywów zarówno o wartości artystycznej jak i pamiątkowej. Musimy tylko nauczyć się patrzeć i wyławiać z naszego otoczenia tylko te szczegóły, które, odpowiednio uchwycone i ujęte kompozycyjnie składać się będą w zarówno harmonijny jak i oryginalny obraz.

Ponieważ aparat fotograficzny w ręku turysty stanowić może szczególnie cenne narzędzie do utrwalania poszczególnych momentów odbywanych podróży, Redakcja Turysty i Auta zdecydowała się wprowadzić specjalną stałą rubrykę z dziedziny fotografji amatorskiej.

W ramach tej rubryki zamieszczane będą artykuły omawiające cały szereg zasadniczych zagadnień zarówno z dziedziny kompozycji fotograficznej, technicznej obróbki materjału fotograficznego, aparatów, objektywów i przyborów ukazujących się na rynku jak również udzielać będziemy wszelkiego rodzaju porad i odpowiedzi na zapytania naszych czytelników. Specjalny dział stanowić będzie krytyka nadsyłanych przez P. T. Czytelników zdjęć, a to zarówno pod względem kompozycyjnego ujęcia jak i technicznej strony wykonania negatywu i odbitki. Zdjęcia nadsyłane do oceny będą zawsze w najbliższym kąciku reprodukowane i szczegółowo omówione. Prosimy zatem o obfity materjał!

W ramach kącika organizowane będą również wszelakiego rodzaju konkursy z cennemi nagrodami, które zadeklarowały już poszczególne firmy fotograficzne.

W. J. S.

WIADOMOŚCI KLUBOWE

KOMUNIKATY ZARZĄDU GŁÓWNEGO

ŚWIĘTA BOŻEGO NARODZENIA W ZAKOPANEM

Polski Touring Klub organizuje wycieczkę do Zakopanego na Święta Bożego Narodzenia. Pobyt w Zakopanem trwać będzie 4 lub 15 dni, t. j. od 24 — 27 grudnia lub od 24 grudnia do 8 stycznia 1934 r. Uczestnicy korzystać będą z ulg przy przejazdach kolejami. Pokoje w hotelach i pensjonatach w Zakopanem będą przez Polski Touring Klub zarezerwowane.

PRACE PROPAGANDOWE POLSKIEGO TOURING KLUBU

W dalszym ciągu daje się odczuć wzmożone zainteresowanie Polską ze strony instytucji turystycznych zagranicznych. Polski Touring Klub otrzymał szereg listów i zapytań od klubów i osób prywatnych. Ze wszystkich tych organizacji europejskich i poza europejskich wpłynęły zapytania o trasy turystyczne i koszta pobytu w Polsce. Na życzenie szwajcarskiej firmy wydawniczej Hallwag S. A., przeprowadził Polski Touring Klub dokładną korektę międzynarodowych przewodników i atlasów samochodowych, działu polskiego. Ponadto przeprowadził Klub korektę działu polskiego w roczniku Alliance Internationale de Tourisme.

POSIEDZENIE RADY NACZELNEJ POLSKIEGO TOURING KLUBU

W dniu 17 października br. obradowała w Warszawie Rada Naczelna Polskiego Touring Klubu, pod przewodnictwem p. Ministra Augusta Zaleskiego. Zapadły liczne i doniosłe uchwały, których wykonanie zlecono Zarządowi Głównemu Polskiego Touring Klubu.

DELEGATURY ZAGRANICZNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

Polski Touring Klub posiadał dotychczas jedną delegaturę zagraniczną w Rzymie. W ostatnich czasach powstały 3 nowe delegatury, a mianowicie w Berlinie, Wiedniu i Szanghaju.

ZNIŻKI I UDOGODNIENIA

Polski Touring Klub wszczął ostatnio energiczną akcję celem pozyskania nowych ulg dla swych członków w Polsce i zagranicą. Zwrócono się w tym celu do hoteli całego świata, oraz do licznych przedsiębiorstw. Firmy udzielające zniżek ogłoszone będą w informatorze na rok 1934.

NOWE SEKCJE POLSKIEGO TOURING KLUBU

W łonie Polskiego Touring Klubu powstały ostatnio 2 nowe sekcje, a mianowicie: kolarska i narciarska. Ponadto powstało koło esperantystów. Przygotowuje się utworzenie sekcji łowieckiej.

MIANOWANIE NOWYCH DELEGATÓW

Pani Ewa Hüttnerówna mianowana została delegatem miejscowym Polskiego Touring Klubu na powiat Sredzki.

Pani Józefa Prauzińska mianowana została delegatem miejscowym Polskiego Touring Klubu w Ostrowiu Wlkp.

WYDAWNICTWA POLSKIEGO TOURING KLUBU

Staraniem Polskiego Touring Klubu zostały już wydane i są do nabycia mapy:

1. Okolic Warszawy.
2. Stanu dróg w Polsce.
3. Uzdrowisk i komunikacji autobusowej.

W przygotowaniu znajdują się mapy:

1. Okolic Poznania.
2. Okolic Łodzi.

WŁADZE SEKCJI KOLARSKIEJ

Władze nowoutworzonej Sekcji Kolarskiej Polskiego Touring Klubu ukonstytuowały się, jak następuje: Prezes p. Tadeusz Ewert, Viceprezes mjr. M. Czeżowski, Sekretarz p. Czesław Zadrużny, Przewodniczący Komisji Propagandowej red. W. Włodarkiewicz, przewodniczący Komisji Turystycznej p. L. Klimpel, przewodniczący Komisji Technicznej p. W. Wahren, członkowie Zarządu pp. B. Białkowski, K. Junosza Dąbrowski. Wszelkich informacji w sprawach dotyczących Sekcji Kolarskiej udziela biuro Polskiego Touring Klubu w Warszawie, ul. Kredytowa Nr. 5.

DO P. P. CZŁONKÓW

W związku ze zbliżającym się okresem wyjazdów świątecznych Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu prosi wszystkich P. P. Członków o jaknajwcześniejsze dokonanie prolongaty legitymacji kolejowych na rok 1934. Prolongata rozpocznie się około połowy grudnia b. r.

Cena nalepki prolongującej legitymację na rok następny wynosi zł. 2.—.

Legitymacje kolejowe, w myśl odpowiedniej uchwały Zarządu Głównego, prolongowane będą tylko tym członkom, którzy opłacą zgóry całą składkę za rok 1934 w wysokości zł. 18.—. Członkom zalegającym ze składkami zostanie wstrzymana od Nowego Roku wysyłka pisma „Turysta i Auto".

*

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu prosi pp. Delegatów, oraz wszystkich pp. Członków Klubu, o łaskawe nadsyłanie wiadomości z życia Klubu w celu zamieszczania w komunikacie klubowym.

*

Prosimy pp. Członków o łaskawe podawanie zmian adresu, gdyż brak właściwych adresów powoduje przerwy i opóźnienia w dostarczaniu pisma.

KOMUNIKATY DELEGATURY WARSZAWSKIEJ

SEKCJA TOWARZYSKA

W związku z nadchodzącym sezonem zimowym ukonstytuowała się nowa sekcja towarzyska, która będzie mieć na celu ożywienie ruchu towarzyskiego w Klubie. Wieczory czwartkowe cieszą się już dużą frekwencją.

WYCIECZKI KOŁA WARSZAWSKIEGO SEKCJI SAMOCHODOWEJ

Imprezy samochodowe, organizowane przez Koło Warszawskie Sekcji Samochodowej, cieszą się stałem powodzeniem. Największą frekwencją odznaczał się zjazd do Spały, urządzony w dniu 22 października, który zgromadził 14 samochodów i pokaźną liczbę 45 uczestników. Ponadto odbyły się: 15 października br. wycieczka w „nieznane", 29 października br. wycieczka do Otwocka, 5 listopada br. wycieczka do Podkowy Leśnej na poświęcenie kościoła automobilistów.

ODCZYT O JUGOSŁAWJI

W środę, 22 listopada br. o godz. 18-ej p. inż. Tadeusz Rysiakiewicz, wygłosi w lokalu Polskiego Touring Klubu w Warszawie, ul. Kredytowa Nr. 5, odczyt pt. „Echa wycieczki do Jugosławji".

BUFET KLUBOWY

Bufet w lokalu Polskiego Touring Klubu w Warszawie czynny jest codziennie od godz. 14-ej do 1-ej w nocy. Bufet wydaje obiady klubowe z trzech dań w cenie zł. 2.— i kolacje klubowe z dwóch dań również w cenie zł. 2.—.

CZYTELNIA POLSKIEGO TOURING KLUBU

Członkowie Polskiego Touring Klubu mogą korzystać z ulgowego abonamentu w wypożyczalni książek S. Kowalskiego w Warszawie, przy ul. Jasnej Nr. 10. Na podstawie legitymacji Polskiego Touring Klubu członkowie opłacają za wypożyczanie książek zł. 1.50 zamiast zł. 2.50 miesięcznie. Ponadto członkowie Polskiego Touring Klubu zwolnieni są od składania kaucji, wynoszącej zł. 5.— od tomu.

KOMUNIKATY SEKCJI SAMOCHODOWEJ

KONKURS NA ILOŚĆ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW

Z dniem 31 października br. skończył się tegoroczny konkurs na ilość przejechanych kilometrów. Uczestnicy konkursu proszeni są o nadesłanie do sekretarjatu Sekcji Samochodowej w Warszawie swoich książeczek konkursowych celem dokonania obliczeń przejechanych kilometrów. Uczestnicy zeszłorocznego konkursu proszeni są o zgłaszanie się po plakiety.

PODWYŻSZENIE CEN OPON DUNLOP

Z dniem 24 października br. ceny opon Dunlop zostały podwyższone w stosunku do cennika Nr. 10 w odniesieniu do opon samochodowych o 25% i w odniesieniu do opon motocyklowych o 20%. Ceny dętek pozostają bez zmian. Rabaty udzielane członkom Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu utrzymane zostały w dotychczasowej wysokości (patrz Nr. 1 „Turysta i Auto").

WYSTAWA MOTOCYKLOWA W LONDYNIE

W dniach od 25 listopada br. do 2 grudnia br. odbędzie się w hali wystawowej Olympia w Londynie osiemnasta międzynarodowa wystawa rowerów i motocyklów. Wystawa ta, oprócz eksponatów rowerów, motocykli, przyczepek, osobowych i ciężarowych trójkołowców, opon, części zapasowych i akcesorji, obejmować będzie również pokazy artykułów sportowych i przyborów campingowych, oraz dla pieszych turystów.

KOMUNIKATY DROGOWE

POWIAT WADOWICE

Z powodu złego stanu mostu Nr. 28/1 na Starej Skawie pod Wadowicami w cią-

gu drogi państwowej 13/18, odcinek Kalwarja — Wadowice klm. 28, zarządzono ograniczenie ruchu dla ciężarowych pojazdów mechanicznych o wadze ponad 1500 kg., aż do odwołania.

POWIAT NOWY SĄCZ

Z powodu robót drogowych w Krynicy Zdroju, zamknięto komunikację na ul. Marszałka Piłsudskiego aż do odwołania.

POWIAT NIESZAWA

W związku z przebudową kilometra 6-go drogi powiatowej Nieszawa — Ciechocinek droga ta została zamknięta dla ruchu kołowego aż do odwołania. Ruch kołowy z Nieszawy do Ciechocinka skierowany jest traktem państwowym Nr. 17/5 na drogę Ośno — Aleksandrów do drogi powiatowej Aleksandrów — Ciechocinek.

POWIAT SREM

Droga powiatowa Kórnik — Mosina została otwarta dla ruchu kołowego.

POWIAT MIECHÓW

Zamknięto aż do odwołania ruch wszelkich pojazdów mechanicznych bez względu na rodzaj i ciężar na drodze państwowej Nr. 13/4 (Miechów — Będzin) na odcinku od dojazdu do stacji Charsznica do Wolbromia.

POWIAT ŁÓDŹ

Z powodu przebudowy jezdni na drodze Zgierz — Ozorków odcinek drogi od Proboszczewic do końca wsi Słowik pod Ozorkowem został zamknięty dla ruchu ciężarowego do końca bm.

KĄCIK ESPERANCKI

KOŁO ESPERANCKIE PRZY P. T. KLUBIE

Dnia 30 października r. b. o godz. 20.30 odbyło się w lokalu P. T. K. posiedzenie konstytuujące Koła Esperanckiego przy P. T. K. W posiedzeniu wzięli udział pp. prezes Wiesław Modzelewski, dyrektor Leon Wodzisławski, dr. Wilhelm Róbin, starosta Jan Trzopek, inż. Stanisław Woźniakowski, Halina Weinsteinówna, prof. Borys Strelczyk, Juljan Jarecki i redaktor Antoni Pisarski.

Zebrani szczegółowo omawiali znaczenie języka esperanto dla propagandy turystyki polskiej zagranicą. W wyniku tej konferencji ukonstytuowało się Koło ESPERANCKIE przy P. T. K. w następującym składzie:

Prezes dr. Wilhelm Róbin, v.-prezes starosta Jan Trzopek, sekretarka Halina Weinsteinówna, referent prasowy — red. Antoni Pisarski, komisja pedagogiczna: Juljan Jarecki i Borys Strelczyk.

Koło Esperanckie urzędować będzie w lokalu P. T. K. w poniedziałki od godz. 20. Dnia 23 listopada r. b. o godz. 20 odbędzie się referat o języku esperanto mgra fil. B. Strelczyka i następnie lekcja próbna, prowadzona przez p. Juljana Jareckiego.

Szczegółowe sprawozdanie podamy w następnym numerze.

*

Ostatni numer miesięcznika, wychodzącego w Krakowie w języku esperanckim p. t. Pola Esperantisto (Esperantysta Polski) przynosi dwa artykuły o turystyce, a mianowicie: „Sporto kaj turismo" (Sport i turystyka) i „Turisma propagando per Esperanto" (Propaganda turystyki przez esperanto).

*

Ostatni numer tygodnika esperanckiego, wychodzącego w Kolonji „Heroldo de Esperanto" przynosi artykuł p. Henryka Gelba p. t. „La pola financa politiko dum la lastaj dek jaroj (Polska polityka finansowa w ostatniem 10-leciu). (PAT).

A. P.

WYSTAWA SPORTÓW I TURYSTYKI ZIMOWEJ

Warszawski Klub Narciarski w porozumieniu z Państw. Urzędem Wychowania Fizycznego, urządza z początkiem grudnia w gmachu Kasyna garnizonowego przy Al. Szucha 23, wystawę sportów i turystyki zimowej. Wystawa będzie przeglądem wytwórczości krajowej i porównaniem jej z wytwórczością zagraniczną. Obejmie wszelkie rodzaje sportów zimowych, jak narciarstwo, łyżwiarstwo, lotnictwo na płozach, hockey na lodzie i żeglarstwo na lodzie. Ponadto uwzględnione będą dziedziny, związane z turystyką i sportami jak budowa schronisk, propaganda, literatura, sztuka etc.

Z PRASY

Kurjer Poranny umieszcza w piątki każdego tygodnia wiadomości turystyczne oraz komunikaty Polskiego Touring Klubu.

ZNIŻKI DLA CZŁONKÓW

Kabaret-dancing „Bodega" udziela członkom P. T. Klubu 10% od rachunku.

Zakład D-ra Skórczewskiego w Krynicy. Pokoje z utrzymaniem od Zł. 8.— do 12.— dziennie.

Członkowie P. T. K. korzystają z 10% rabatu.



JWP. Bogdan Kozłowski. Poznań. „Wapienne zamczyska południowe, straż granic Polski" jest naogół niezły, lecz za bardzo rozwlekły. Nie skorzystamy.

Bratnia Pomoc Stud. Uniwersytetu w Poznaniu. Prośbę Bratniej Pomocy załatwiamy przychylnie.

JWP. Irena Kalasówna. Łódź. Zdjęcia Pani na konkurs otrzymaliśmy 3-go b. m. Wobec zamknięcia konkursu w dniu 1-ym listopada, zdjęcia nie są brane pod uwagę.

JWP. Zosia Wierzbicka. Płock. Bardzo radzi jesteśmy, że czekolada „Turystyczna" smakowała Pani Zosi, a o obietnicy że od tej chwili nie będzie Pani jadała innej czekolady, prosimy pamiętać i dotrzymać przyrzeczenia.

JWP. Tadeusz Janicki. Przemyśl. Odpowiedź na postawione przez WPana pytanie „jaki jest najlepszy motocykl?" jest bardzo trudna, jeśli nie całkiem niemożliwa. Zasadniczo niema złych motocykli. Są tylko maszyny przeznaczone do różnych warunków pracy i znalezienie „dobrej maszyny", polega na znalezieniu motocykla, który by nadawał się dokładnie na te warunki pracy, w jakich będzie go Pan użytkował.

JWP. Wacław Dan. Lwów. Zapisać się na członka P. T. Klubu może WPan w Delegaturze Lwów, ul. Kochanowskiego 16.

JWP. Włodzimierz Kaliński. Warszawa. Sprawą poruszoną przez WPana zainteresowała się Sekcja Samochodowa P. T. Klubu. Było by pożądane, aby Pan zechciał sam zreferować ją na zebraniu Sekcji. Zebrania te odbywają się w każdy poniedziałek, o godz. 8-mej wieczorem w lokalu Klubu, ul. Kredytowa 5, i są dostępne dla wszystkich członków.



DUNLOP

Redaktor: **Kaz. M. Kałczyński** Druk. Galewski i Dau, Warszawa Wydawca: **Polski Touring Klub**